Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 294 del 16 dicembre 1999 - Serie generale

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Giovedì, 16 dicembre 1999** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI VIA ARENULA 70 00100 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO LIBRERIA DELLO STATO PIAZZA G. VERDI 10 00100 ROMA CENTRALINO 85081

N. 220/L

LEGGE 7 dicembre 1999, n. **472.**

Interventi nel settore dei trasporti.

SOMMARIO

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

LEGGE 7 dicembre 1999, n. **472**.

Interventi nel settore dei trasporti.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

(Modifiche al decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457)

1. Il primo periodo del comma 1 dell'articolo 6 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, si intende nel senso che per la salvaguardia dell'occupazione della gente di mare avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione ed imbarcata su navi iscritte nel registro internazionale, i benefici derivanti dall'esonero dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali sono concessi alle imprese armatrici e comprendono sia gli oneri previdenziali ed assistenziali direttamente a carico dell'impresa, sia la parte che le stesse imprese versano per conto del lavoratore dipendente.

2. All'articolo 2, comma 1, lettera *b)*, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Sulle navi inferiori alle 3.000 tonnellate di stazza lorda ovvero alle 4.000 tonnellate di stazza lorda convenzionale come definite sulla base dei contratti collettivi nazionali di lavoro, il numero di membri dell'equipaggio aventi i requisiti di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione è di tre, tra cui obbligatoriamente il comandante».

Art. 2.

(Incarichi di studi di fattibilità e progettazione)

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a conferire incarichi di

studi di fattibilità e di progettazione per i collegamenti internazionali intermodali nonché ad avvalersi di professionisti con specifica competenza per la valutazione tecnico-economica degli studi e progetti stessi anche nella fase di attuazione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di lire 2.500 milioni per l'anno 1999, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

3. Il Governo trasmette una relazione annuale al Parlamento sugli incarichi conferiti ai sensi del presente articolo e sui progetti interessati.

Art. 3.

(Disposizioni varie)

1 Il termine di cui all'articolo 1 della legge 4 marzo 1982, n. 67, è prorogato al 31 dicembre 2007. Gli interventi relativi alle spese infrastrutturali fanno carico all'Autorità portuale di Genova o a soggetti con essa convenzionati.

2. I progetti di costruzione di ferrovie metropolitane e relative varianti approvati dalla regione competente e dal Ministero dei trasporti e della navigazione possono essere realizzati anche in pendenza del procedimento di approvazione del piano dei trasporti pubblici di cui all'articolo 2, primo comma, della legge 29 dicembre 1969, n. 1042.

3. Al fine di migliorare la mobilità nelle aree urbane, le risorse previste dall'articolo 6, comma 3, del decreto-legge 1° aprile 1989, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 maggio 1989, n. 205, possono essere destinate anche a tramvie ed altri sistemi di trasporto di massa nonché al controllo telematico della circolazione e della sosta nelle aree urbane di cui all'articolo 6 della legge 24 marzo 1989, n. 122.

4. Per l'attuazione degli interventi di cui al comma 3, da realizzare nell'ambito dei piani di cui all'articolo 14, comma 2, lettera *b)*, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, i comuni sono autorizzati a stipulare mutui decennali con onere di ammortamento assistito da contribuzione statale pari ad una rata annua costante posticipata inferiore di 1,5 punti percentuali al saggio applicato dalla Cassa depositi e prestiti, utilizzando, allo scopo, le disponibilità di cui al citato articolo 6, comma 3, del decreto-legge 1° aprile 1989, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 maggio 1989, n. 205.

5. Per la realizzazione degli investimenti ferroviari del Corridoio europeo n. 5 e collegamenti, con priorità per il tratto ferroviario Bergamo-Seregno, è autorizzato un limite di impegno ventennale di lire 5 miliardi a decorrere dall'anno 2000 ed è altresì autorizzata la spesa di lire 60 miliardi per l'anno 2001. All'onere derivante dal presente comma, pari complessivamente a lire 5 miliardi per l'anno 2000, a lire 65 miliardi per l'anno 2001 e a lire 5 miliardi per ciascuno degli anni dal 2002 al 2019, si provvede, per gli anni 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad ap-

portare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6. Al fine di favorire l'intermodalità e dare attuazione agli investimenti nel settore interportuale finanziati con i decreti-legge 23 giugno 1995, n. 244, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 341, 23 ottobre 1996, n. 548, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 dicembre 1996, n. 641, e 25 marzo 1997, n. 67, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, ovvero con ulteriori provvedimenti relativi ad interventi per le aree depresse, è confermata la validità della graduatoria approvata in applicazione degli articoli 4 e 6 della legge 4 agosto 1990, n. 240, e successive modificazioni, e relative procedure applicative.

7. È autorizzata la spesa di lire 1 miliardo per ciascuno degli anni 1999, 2000 e 2001 per l'urgente predisposizione degli studi di fattibilità del tratto ferroviario Lecco-Molteno-Como. All'onere derivante dal presente comma, pari a lire 1 miliardo per l'anno 1999, lire 1 miliardo per l'anno 2000 e lire 1 miliardo per l'anno 2001, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 4.

(Funzioni di vigilanza sulla società Ferrovie dello Stato spa)

1. Per l'espletamento delle funzioni di vigilanza sulla società Ferrovie dello Stato spa, così come previsto dall'articolo 1, comma 13, lettera *e)*, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, e per l'attuazione delle disposizioni sul trasporto combinato, contenute nella legge 23 dicembre 1997, n. 454, con particolare riguardo ai compiti di vigilanza previsti dall'articolo 6 della medesima legge n. 454 del 1997, è consentita al Ministero dei trasporti e della navigazione l'assunzione di personale con profilo professionale tecnico in un numero massimo di venti unità appartenenti alle aree di inquadramento B e C, senza l'aumento delle vigenti dotazioni organiche e nel rispetto delle procedure di programmazione delle assunzioni di personale previste dall'articolo 39 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e successive modificazioni.

2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione può conferire, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 338, incarichi di studi ad esperti per specifiche esigenze di supporto tecnico-scientifico connesse all'attività di vigilanza del Ministero dei trasporti e della navigazione sulla società Ferrovie dello Stato spa.

Art. 5.

(Disposizione relativa a talune tipologie di esercizi commerciali)

1. Alle aree ricomprese nelle pertinenze di stazioni ferroviarie, porti e aeroporti non si applica l'articolo 10, comma 1, lettera *c)*, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114.

Art. 6.

(Ristrutturazione e ammodernamento della stazione ferroviaria di Battipaglia)

1. Ai fini di accelerare il coordinamento funzionale ed operativo nei sistemi regionali di trasporto, il Ministro dei trasporti e

della navigazione attribuisce, a decorrere dal 1° ottobre 1999, con proprio decreto, alla società Ferrovie dello Stato spa le risorse per la ristrutturazione e l'ammodernamento della stazione ferroviaria di Battipaglia.

2. All'onere di lire 5 miliardi per l'anno 1999 derivante dal presente articolo, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 7.

(Fondo di solidarietà)

1. La disposizione di cui al comma 1-*bis* dell'articolo 10 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, si applica anche per l'anno 1999.

2. Il fondo di solidarietà istituito dall'articolo 4 della legge 4 marzo 1981, n. 67, è soppresso a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge e la sua residua consistenza patrimoniale confluisce nel Fondo di solidarietà istituito con il contratto collettivo nazionale di lavoro del personale ferroviario stipulato il 18 novembre 1994. Tutti i risarcimenti e gli addebiti riconducibili all'intervento del fondo soppresso sono posti a carico del citato Fondo di solidarietà, che interviene secondo le regole del proprio statuto e del proprio regolamento.

3. Il trasferimento di cui al comma 2 è esente da imposte.

Art. 8.

(Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale)

1. I contratti di servizio di cui agli articoli 18 e 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, sono soggetti all'imposta di registro in misura fissa e sono esenti dal pagamento dei diritti di segreteria di cui alla tabella D della legge 8 giugno 1962, n. 604, secondo quanto previsto dall'articolo 40 della stessa legge n. 604 del 1962, e successive modificazioni.

2. Al fine di contribuire al risanamento e allo sviluppo dei trasporti pubblici locali lo Stato concorre alla copertura dei disavanzi non ripianati, relativi agli anni 1997-1998, di tutte le aziende di trasporto pubblico ferroviario in concessione ed in gestione commissariale con un contributo rapportato ad un limite di impegno quindicennale pari a lire 40 miliardi a decorrere dall'anno 2000. Entro il predetto limite le aziende stesse sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali o ad effettuare altre operazioni finanziarie in relazione a rate di ammortamento per capitale ed interessi. Il Ministero dei trasporti e della navigazione provvede ad erogare direttamente a ciascuna delle banche interessate le relative quote di ammortamento.

3. All'onere derivante dal comma 2, pari a lire 40 miliardi annue a decorrere dall'anno 2000, si provvede, per gli anni 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con

propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 9.

(Allineamento delle aliquote contributive per i dipendenti delle aziende esercenti pubblici servizi di trasporto)

1. Per l'anno 1999, in attesa della definizione del complessivo assetto dei contributi previdenziali a carico dei dipendenti dalle aziende esercenti pubblici servizi di trasporto di cui al decreto legislativo 29 giugno 1996, n. 414, con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, le aliquote contributive a carico dei predetti dipendenti sono ridotte mediante allineamento a quelle medie dei dipendenti del settore industriale.

2. L'importo delle complessive minori entrate derivanti dall'applicazione del comma 1 è corrisposto all'INPS dal Ministero dei trasporti e della navigazione mediante un piano di rientro commisurato ad un limite di impegno quindicennale di lire 10 miliardi a decorrere dall'anno 2000, che costituisce il limite massimo di spesa per l'attuazione del medesimo comma 1.

3. All'onere derivante dal presente articolo, pari a lire 10 miliardi annue a decorrere dall'anno 2000, si provvede, per gli anni 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

4. Al fine di sostenere il processo di liberalizzazione dei servizi di pubblico trasporto, i contributi erariali a favore delle regioni e degli enti locali titolari di contratti di servizio sono incrementati di un ammontare parametrato al maggiore onere ad essi derivante dall'attuazione dell'articolo 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, assicurando comunque la neutralità finanziaria per il bilancio dello Stato. Le procedure e le modalità per l'attuazione del presente comma sono determinate con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, delle finanze e dei trasporti e della navigazione, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

5. All'onere derivante dal comma 4, valutato in lire 1.100 miliardi in ragione d'anno a decorrere dal 1999, e comunque da rideterminare ogni anno in base all'onere effettivo di cui al medesimo comma 4, si provvede mediante utilizzo di quota delle maggiori entrate derivanti dall'applicazione dell'articolo 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

Art. 10.

(Modifiche al codice della navigazione)

1. I commi primo, secondo e terzo dell'articolo 119 del codice della navigazione sono sostituiti dai seguenti:

«Possono conseguire l'iscrizione nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani o comunitari di età non inferiore ai quindici anni che abbiano i requisiti per ciascuna categoria stabiliti dal regolamento.

Possono essere iscritti nelle matricole della gente di mare gli allievi degli Istituti tecnici nautici e degli Istituti professionali ad indirizzo marittimo.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione può consentire che nelle matricole della gente di mare siano iscritti anche italiani non appartenenti alla Repubblica».

Art. 11.

(Navigazione valida per il conseguimento di titoli professionali)

1. Il primo e il secondo comma dell'articolo 298 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, e successive modificazioni, sono abrogati.

2. Il terzo comma del medesimo articolo 298 è sostituito dal seguente:

«La navigazione richiesta per il conseguimento dei certificati di abilitazione della gente di mare deve essere effettuata in acque marittime».

Art. 12.

(Norme sul trasporto pubblico locale)

1. Al fine di contribuire al risanamento e allo sviluppo dei trasporti pubblici locali lo Stato concorre alla copertura dei disavanzi di esercizio non ripianati, relativi all'anno 1997, dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza delle regioni a statuto ordinario e da queste certificati entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge con un contributo rapportato ad un limite di impegno quindicennale pari a lire 35 miliardi a decorrere dall'anno 1999. Il contributo è ripartito con i criteri e le modalità indicati nell'articolo 2, commi 1 e 2, della legge 18 giugno 1998, n. 194. Le regioni sono autorizzate ad utilizzare per investimenti la quota di contributo eccedente il 30 per cento del disavanzo.

2. All'onere derivante dal comma 1, pari a lire 35 miliardi per ciascuno degli anni dal 1999 al 2013, si provvede, per gli anni 1999, 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

3. All'articolo 2, comma 2, della legge 18 giugno 1998, n. 194, le parole «comma 3» sono sostituite dalle seguenti: «comma 5».

Art. 13.

(Interventi a sostegno del trasporto rapido di massa)

1. Per gli interventi di cui all'articolo 10, comma 1, della legge 26 febbraio 1992, n. 211, il limite massimo dei mutui garantiti dallo Stato è elevato al 60 per cento del costo di realizzazione dell'investimento. Per gli interventi stessi sono autorizzati limiti di impegno decennali di lire 2 miliardi a decorrere dall'anno 2000.

2. Per la prosecuzione degli interventi previsti dall'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di lire 37 miliardi a decorrere dall'anno 2000 ai fini della realizzazione delle opere previste in progetti esecutivi già approvati.

3. Gli enti locali beneficiari dei finanziamenti statali di cui agli articoli 9 e 10 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, approvano i progetti relativi agli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa, previo rilascio del nulla osta tecnico ai fini della sicurezza da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione.

4. Ai fini dell'approvazione di cui al comma 3, gli enti locali possono avvalersi dei competenti servizi tecnici del Ministero dei trasporti e della navigazione.

5. Ad avvenuta approvazione dei progetti definitivi, sono trasferiti agli enti beneficiari i contributi necessari alla realizzazione dell'opera.

6. Il Ministero dei trasporti e della navigazione adotta le opportune direttive al fine di coordinare ed uniformare l'attività di cui ai commi 3, 4 e 5.

7. Il Ministero dei trasporti e della navigazione svolge un'azione di monitoraggio e di vigilanza sulla regolare attuazione degli interventi anche con riferimento al rispetto dei tempi programmati, attraverso un'attività ispettiva presso gli enti beneficiari.

8. All'articolo 3, comma 1, lettera *a)*, della citata legge n. 211 del 1992, le parole: «di massima» sono sostituite dalla seguente: «definitiva». La progettazione definitiva è richiesta anche per l'allocazione delle risorse stanziate dall'articolo 50, comma 1, lettera *a)*, della legge 23 dicembre 1998, n. 448.

9. All'onere derivante dal presente articolo, pari a lire 39 miliardi per ciascuno degli anni dal 2000 al 2009 e a lire 37 miliardi per ciascuno degli anni dal 2010 al 2014, si provvede, per gli anni 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 14.

(Interventi a favore del trasporto pubblico locale nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano)

1. Ai fini della sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre quindici anni le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano, secondo un piano di ripartizione adottato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali e ad effettuare altre operazioni finanziarie in relazione a rate di ammortamento per capitale ed interessi complessivamente determinate dal limite di impegno quindicennale a carico dello Stato di lire 20 miliardi a decorrere dall'anno 2000. Il piano è inviato per il parere alle competenti Commissioni parlamentari.

2. All'onere derivante dal comma 1, pari a lire 20 miliardi annue per ciascuno degli anni dal 2000 al 2014, si provvede, per gli anni 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 15.

(Proroga della concessione dell'esercizio della Ferrovia Principe-Granarolo)

1. Per assicurare il regolare svolgimento dell'esercizio, è accordata al comune di Genova, e per esso all'Azienda mobilità e trasporti, con decorrenza 27 dicembre 1997, la proroga della concessione di esercizio della

linea ferroviaria Principe-Granarolo per il tempo strettamente necessario alla definizione degli accordi di programma di cui all'articolo 8, comma 3, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e comunque non oltre il 31 dicembre 1999.

Art. 16.

(Modifica dell'articolo 25 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1 L'articolo 25 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 25. - *(Norme assistenziali)* - *1.* Il Ministro dei trasporti e della navigazione può, con decreto da emanare di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, imporre a carico degli spedizionieri e ricevitori di merci nonchè delle imprese autorizzate all'esercizio di operazioni portuali un contributo in misura non superiore a lire 40 per ogni tonnellata di merce imbarcata o sbarcata, con parziale attribuzione dell'onere ai lavoratori da esse dipendenti, nei limiti e con le modalità stabiliti dal decreto stesso. Il gettito derivante dall'applicazione del contributo è destinato all'assistenza ed alla tutela della integrità fisica dei lavoratori delle imprese operanti in porto e delle loro famiglie.

2. Il regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1277, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 marzo 1932, n. 269, recante "Norme intese a regolare la gestione amministrativa e contabile degli Uffici del lavoro portuale e dei fondi relativi" è abrogato.

3. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, sono stabiliti i criteri e le modalità per la liquidazione del patrimonio finanziario, immobiliare e mobiliare della gestione "Bilancio speciale per gli uffici del lavoro portuale" L'eventuale saldo attivo derivante dalla liquidazione è versato all'entrata del bilancio dello Stato.

4. Con proprio decreto il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede alla nomina del liquidatore che potrà avvalersi del personale in servizio presso il Ministero dei trasporti e della navigazione. Con lo stesso decreto sono stabiliti i compensi per il liquidatore e per il personale utilizzato con onere a carico del "Bilancio speciale per gli uffici del lavoro portuale"».

2. Il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione di cui al comma 3 dell'articolo 25 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, è emanato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 17.

(Disposizione per la provincia di Reggio Emilia)

1. Sono attribuite alla provincia di Reggio Emilia, in conformità ai princìpi di cui alla legge 15 marzo 1997, n. 59, le funzioni relative al rilascio della concessione per la gestione dello scalo di Dinazzano e del compendio ferroviario relativo al trasporto merci nel distretto delle ceramiche, attualmente compresi nella concessione statale sulla costruzione e l'esercizio delle Ferrovie Reggiane - linea Sassuolo-Reggio Emilia-Guastalla.

Art. 18.

(Proventi contravvenzionali)

1. I proventi contravvenzionali previsti dalla legge 26 gennaio 1865, n. 2134, derivanti dall'accertamento delle violazioni alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, non sono soggetti a riparto.

2. Al comma 4, primo periodo, dell'articolo 208 del decreto legislativo 30 aprile

1992, n. 285, e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine, le parole: «nonchè, in misura non inferiore al 10 per cento, ad interventi per la sicurezza stradale, in particolare a tutela degli utenti deboli: pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili».

Art. 19.

(Modifiche all'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. La lettera *b)* del comma 1 dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, è sostituita dalla seguente:

«*b)* i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare».

2. All'articolo 18 della citata legge n. 84 del 1994, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«1-*bis*. Sono fatti salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i canoni stabiliti dalle autorità portuali relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1».

Art. 20.

(Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali)

1. L'aumento dell'onere derivante dal comma 4 dell'articolo 9 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, valutato in ulteriori 17 miliardi di lire, è posto a carico della gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, che provvede anche con l'accensione di mutui ai sensi dell'articolo 4 del citato decreto-legge n. 6 del 1990. A tale fine è autorizzata la concessione a favore del Fondo gestione medesimo di un limite di impegno quindicennale di lire 1,7 miliardi a decorrere dall'anno 1999. All'onere derivante dal presente comma, pari a lire 1,7 miliardi per ciascuno degli anni dal 1999 al 2013, si provvede, per gli anni 1999, 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 21.

(Concessione di costruzione e di esercizio della tratta ferroviaria Busto Arsizio-Malpensa)

1. Alla Società Ferrovie Nord Milano Esercizio spa è concessa, ai sensi del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, la costruzione della tratta ferroviaria Busto Arsizio (località Sacconago) – confine aeroportuale di Malpensa per il collegamento della linea Novara-Saronno-Seregno e quindi della rete Ferrovie Nord Milano Esercizio con l'aeroporto della Malpensa.

2. Alla stessa Società Ferrovie Nord Milano Esercizio spa è concessa anche, sempre ai sensi del testo unico di cui al comma 1, l'esercizio della nuova tratta ferroviaria Busto Arsizio-Malpensa Ovest fino all'interno del sedime aeroportuale.

3. Le concessioni di cui al presente articolo avranno validità fino al 17 marzo 2016.

Art. 22.

(Interventi per l'escavazione dei porti marittimi nazionali)

1. Per gli interventi di cui all'articolo 9, comma 6, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, è autorizzata l'ulteriore spesa di lire 24,5 miliardi per l'anno 1998, cui si provvede a carico dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

Art. 23.

(Gettone di presenza per i componenti delle commissioni di esame per il conseguimento delle patenti nautiche)

1. Ai componenti delle commissioni di esame per il conseguimento delle patenti nautiche operanti presso l'Autorità marittima e presso gli uffici provinciali della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, previste dalla legge 11 febbraio 1971, n. 50, è attribuito un gettone di presenza di importo da determinare con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

2. All'onere derivante dal presente articolo si provvede mediante corrispondente aumento delle tariffe previste dalla tabella dei tributi per le prestazioni ed i servizi resi dagli organi competenti in materia di nautica da diporto, annessa alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, nonchè mediante aumento delle tariffe di cui ai punti 7 e 13 della tabella 3 allegata alla legge 1° dicembre 1986, n. 870, il cui importo affluisce all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnato ad apposita unità previsionale di base dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione.

3. All'aumento delle tariffe di cui al comma 2 si provvede con appositi provvedimenti amministrativi da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 24.

(Realizzazione e sviluppo dei sistemi informativi automatizzati)

1. Per la realizzazione e lo sviluppo dei sistemi informativi automatizzati si applicano, relativamente agli oneri per i componenti, anche esterni, delle commissioni di valutazione, di collaudo e per il direttore dei lavori, le disposizioni di cui all'articolo 21, comma 8, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni.

2. Con decreto dirigenziale sono ripartite, per le diverse professionalità e per i diversi carichi di lavoro, le competenze di cui al comma 1.

Art. 25.

(Navigazione ad uso privato o in conto proprio nelle acque marittime)

1. Le navi minori e i galleggianti, di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, aventi una lunghezza fuori tutto non superiore a 24 metri, possono essere iscritti nei registri e destinati a servizi speciali per uso privato ovvero per uso in conto proprio per la navigazione nelle acque marittime entro 12 miglia dalla costa.

2. Agli effetti del comma 1 si intende:

a) per uso privato, l'utilizzazione dell'unità come mezzo di locomozione propria e di terzi a titolo amichevole;

b) per uso in conto proprio, l'utilizzazione dell'unità per il soddisfacimento di necessità strettamente connesse all'attività istituzionale di soggetti pubblici o privati o all'attività imprenditoriale di soggetti commerciali ivi compresa l'attività di acquacoltura in acque marine con gabbie galleggianti o sommerse.

3. Le navi minori e i galleggianti possono essere comandati e condotti dal proprietario dell'unità, dal titolare della ditta o da persona che abbia un regolare contratto di lavoro con la ditta medesima, che siano in possesso di una delle abilitazioni già previste dall'articolo 20 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, previo corso di addestramento e di familiarizzazione a bordo dell'unità per il periodo ritenuto necessario sotto la diretta responsabilità della ditta per le sole unità di cui al comma 2, lettera *b)*, del presente articolo. Alle stesse condizioni il personale dipendente della ditta può essere imbarcato ed impiegato per lo svolgimento dei servizi di bordo dell'unità.

4. Ai fini della sicurezza della navigazione alle unità destinate ad uso privato, di cui al comma 2, lettera *a)*, si applica il regolamento di sicurezza per la navigazione da diporto, approvato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 21 gennaio 1994, n. 232.

5. I requisiti di idoneità e di sicurezza per le unità destinate ad uso in conto proprio, di cui al comma 2, lettera *b)*, sono determinati con uno o più decreti del Ministro dei trasporti e della navigazione, in relazione al particolare servizio speciale cui l'unità è destinata. In attesa dell'emanazione dei decreti stessi, alle unità destinate ai servizi speciali per uso in conto proprio si applica il regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435. Nelle relative certificazioni di idoneità e di sicurezza sentito l'ente tecnico, devono essere indicate le prescrizioni particolari, in relazione al concreto servizio speciale cui l'unità è destinata, con riferimento alla sicurezza della navigazione ed alla salvaguardia delle persone imbarcate.

6. Le unità indicate nei precedenti commi possono trasportare un numero massimo di dodici persone, escluso l'equipaggio. Le medesime unità non sono soggette al rilascio del ruolino di equipaggio previsto per le navi minori e i galleggianti; per la loro utilizzazione è dovuta la tassa di stazionamento di cui all'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, e successive modificazioni, da versare in ragione d'anno.

Art. 26.

(Obbligo del conseguimento della qualifica di «autorizzato» per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri nelle zone di navigazione interna della laguna veneta)

1. L'articolo 520 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, è sostituito dal seguente:

«Art. 520. - *(Mansioni richiedenti titolo professionale)* – *1.* Il personale imbarcato per mansioni richiedenti titolo professionale sulle navi adibite ai servizi pubblici di navigazione, di linea, nelle zone di navigazione interna della laguna veneta, deve essere provvisto di titolo professionale marittimo equivalente a quello richiesto per la navigazione interna ed avere conseguito la qualifica di "autorizzato" secondo le norme vigenti in materia di navigazione interna.

2. Il personale imbarcato per la condotta di navi adibite ai servizi pubblici non di linea di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, ai sensi dell'articolo 6 della legge stessa e con le procedure indicate dalla normativa regionale, deve conseguire l'iscrizione nel Ruolo dei conducenti.

3. Le disposizioni del presente articolo non si applicano al personale imbarcato sul-

le navi destinate al servizio di trasporto di passeggeri in navigazione nazionale locale limitata alla laguna veneta, ove acquisiscano i servizi nelle zone lagunari di navigazione marittima e ancorchè, ai sensi dell'articolo 24 del codice e dell'articolo 4 del presente regolamento, estendano i viaggi alle zone lagunari di navigazione interna».

Art. 27.

(Violazioni della disciplina della navigazione interna)

1 Le violazioni alla disciplina della navigazione interna, stabilita dalle regioni ai sensi dell'articolo 105, comma 2, lettera *d)*, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, non costituiscono violazione delle norme sulla sicurezza della navigazione di cui all'articolo 1231 del codice della navigazione.

Art. 28.

(Modifiche agli articoli 10, 167 e 176 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. All'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, la lettera *b)* è sostituita dalla seguente:

«*b)* il trasporto, che ecceda congiuntamente i limiti fissati dagli articoli 61 e 62, di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici *coils* e laminati grezzi, eseguito con veicoli eccezionali, può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, e comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli; qualora vengano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali ricorre sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi la predetta massa complessiva non potrà essere superiore a 38 tonnellate se autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se autoveicoli isolati a quattro assi, a 86 tonnellate se complessi di veicoli a sei assi, a 108 tonnellate se complessi di veicoli ad otto assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui venga trasportato un unico pezzo indivisibile»;

b) il comma 2-*bis* è sostituito dal seguente:

«2-bis. Ove i veicoli di cui al comma 2, lettera *b)*, per l'effettuazione delle attività ivi previste, compiano percorsi ripetitivi con sagome di carico sempre simili, l'autorizzazione alla circolazione è concessa dall'ente proprietario previo pagamento di un indennizzo forfettario pari a 1,5, 2 e 3 volte gli importi rispettivamente dovuti per i medesimi veicoli isolati a tre e quattro assi e le combinazioni a sei o più assi, da corrispondere contestualmente alla tassa di possesso e per la stessa durata. L'autorizzazione per la percorrenza di strade di tipo "A" è comunque subordinata al pagamento delle tariffe prescritte dalle società autostradali. I proventi dei citati indennizzi affluiscono in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato e sono assegnati agli enti proprietari delle strade in analogia a quanto previsto dall'articolo 34 per i veicoli classificati mezzi d'opera. Ai veicoli ed ai trasporti di cui sopra sono altresì applicabili le sanzioni di cui al comma 5 dell'articolo 34, aumentate di due volte,

e ai commi 21 e 22 del presente articolo»;

c) al comma 3, dopo la lettera *g)* sono aggiunte le seguenti:

«*g*-bis) che trasportano balle o rotoli di paglia e fieno;

g-ter) isolati o complessi di veicoli, adibiti al trasporto di macchine operatrici e di macchine agricole»;

d) al comma 6:

1) al primo periodo, dopo le parole: « per la rimanente rete viaria» sono aggiunte le seguenti: «, salvo quanto stabilito al comma 2, lettera *b)*»;

2) alla lettera *a)*, le parole: «con il limite massimo di 13,44 m. per gli autoveicoli isolati, 20,16 m. per gli autotreni e 17,36 m. per gli autoarticolati» sono sostituite dalle seguenti: «con i limiti stabiliti dall'articolo 61»;

3) alla lettera *b)*, le parole: «lettera *e)* e lettera *g)*» sono sostituite dalle seguenti: «lettera *g)*, lettera *g*-bis) e lettera *g*-ter)»;

4) dopo la lettera *b)*, è aggiunta la seguente:

«*b*-bis) di cui al comma 3, lettera *e)*, quando, ancorché per effetto del carico, non eccedano l'altezza di 4,30 m. e non eccedano in lunghezza di oltre il 12 per cento i limiti stabiliti dall'articolo 61, a condizione che siano rispettati gli altri limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62 e che chi esegue il trasporto verifichi che nel percorso siano compresi esclusivamente strade o tratti di strada aventi le caratteristiche indicate nell'articolo 167, comma 4»;

e) al comma 10, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Ai limiti dimensionali stabiliti dall'autorizzazione non concorrono le eventuali eccedenze derivanti dagli organi di fissaggio ed ancoraggio del carico»;

f) il comma 18 è sostituito dal seguente:

«*18.* Chiunque, senza avere ottenuto l'autorizzazione, ovvero violando anche una sola delle condizioni stabilite nell'autorizzazione relativamente ai percorsi prestabiliti, fatta esclusione di brevi tratte non prevedibili e funzionali alla consegna delle merci, su o tra percorsi già autorizzati, ai periodi temporali, all'obbligo di scorta della Polizia stradale o tecnica, nonchè superando anche uno solo dei limiti massimi dimensionali o di massa indicati nell'autorizzazione medesima, esegua uno dei trasporti eccezionali di cui ai commi 2, 3 o 7, ovvero circoli con uno dei veicoli eccezionali di cui al comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1.165.000 a lire 4.700.000»;

g) il comma 19 è sostituito del seguente:

«*19.* Chiunque esegua trasporti eccezionali o in condizioni di eccezionalità, ovvero circoli con un veicolo eccezionale senza osservare le prescrizioni stabilite nell'autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 235.000 a lire 940.000. Alla stessa sanzione è soggetto chiunque esegua trasporti eccezionali o in condizioni di eccezionalità ovvero circoli con un veicolo eccezionale, senza rispettare tutte le prescrizioni non comprese fra quelle indicate al comma 18, ad esclusione dei casi in difetto, ancorchè maggiori delle tolleranze ammesse e/o con numero inferiore degli elementi del carico autorizzato»;

h) al comma 21, dopo le parole: «lettera *n)*,» sono inserite le seguenti: «salvo che ciò sia espressamente consentito, comunque entro i limiti di cui all'articolo 62, nelle rispettive licenze ed autorizzazioni al trasporto di cose,»;

i) il comma 23 è sostituito dal seguente:

«*23.* Le sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi 18, 19, 21 e 22 si applicano sia al proprietario del veicolo sia al committente, quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo, ad esclusione di quelle relative a violazioni di norme di cui al Titolo V che restano a carico del solo conducente del veicolo»;

l) il comma 24 è sostituito dal seguente:

«*24*. Dalle sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi 18, 21 e 22 consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida del conducente per un periodo da quindici a trenta giorni, nonchè la sospensione della carta di circolazione del veicolo da uno a due mesi, secondo le norme di cui al Capo I, sezione II, del Titolo VI. Nel caso di cui al comma 18, ove la violazione consista nel superamento dei limiti di massa previsti dall'articolo 62, ovvero dei limiti di massa indicati nell'autorizzazione al trasporto eccezionale, non si procede all'applicazione di sanzioni, se la massa complessiva a pieno carico non risulta superiore di oltre il 5 per cento ai limiti previsti dall'articolo 62, comma 4. Nel caso di cui al comma 18, ove la violazione consista nel superamento dei limiti di sagoma previsti dall'articolo 61, ovvero dei limiti indicati nell'autorizzazione al trasporto eccezionale, non si procede all'applicazione di sanzioni se le dimensioni del carico non risultano superiori di oltre il 2 per cento, tranne nel caso in cui il superamento delle dimensioni comporti la prescrizione dell'obbligo della scorta»;

m) il comma 25 è sostituito dal seguente:

«*25*. Nelle ipotesi di violazione dei commi 18, 21 e 22, l'agente accertatore intima al conducente di non proseguire il viaggio, fino a che non si sia munito dell'autorizzazione, ovvero non abbia ottemperato alle norme ed alle cautele stabilite nell'autorizzazione. Il veicolo deve essere condotto in un luogo indicato dal proprietario dello stesso, al fine di ottemperare al fermo amministrativo; durante la sosta la responsabilità del veicolo e il relativo trasporto rimangono a carico del proprietario. Di quanto sopra è fatta menzione nel verbale di contestazione. Se le disposizioni come sopra impartite non sono osservate, si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi»;

n) dopo il comma 25 sono inseriti i seguenti:

«*25*-bis. Nelle ipotesi di violazione del comma 19 il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non abbia provveduto a sistemare il carico o il veicolo ovvero non abbia adempiuto alle prescrizioni omesse. L'agente accertatore procede al ritiro immediato della carta di circolazione, provvedendo con tutte le cautele che il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la sistemazione del carico; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. Durante la sosta la responsabilità del veicolo e del relativo carico rimane del conducente. I documenti sono restituiti all'avente diritto, allorchè il carico o il veicolo siano stati sistemati, ovvero quando sia stata adempiuta la prescrizione omessa.

25-ter. Il personale abilitato che nel corso di una scorta tecnica non rispetta le prescrizioni o le modalità di svolgimento previste dal regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquecentomila a lire due milioni. Ove in un periodo di due anni il medesimo soggetto sia incorso per almeno due volte in una delle violazioni di cui al presente comma, all'ultima violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione dell'abilitazione da uno a tre mesi, ai sensi della sezione II del capo I del titolo VI.

25-quater. Oltre alle sanzioni previste nei commi precedenti non è data facoltà di applicare ulteriori sanzioni di carattere amministrativo da parte degli enti di cui al comma 6».

2. Nel decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, ove siano indicati gli importi delle sanzioni di cui ai commi 18 e 19 dell'articolo 10, essi vanno sostituiti con importi non rivalutati ai sensi dell'articolo 195, comma 3, del

medesimo decreto legislativo, pari, rispettivamente, a lire: unmilione/quattromilioni e a lire: duecentomila/ottocentomila.

3. Al comma 11 dell'articolo 167 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «La franchigia del cinque per cento è prevista anche per i trasporti eccezionali e in tale caso non decade la validità dell'autorizzazione».

4. Il comma 12 dell'articolo 176 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

«*12.* I conducenti dei veicoli adibiti ai servizi dell'autostrada, purchè muniti di specifica autorizzazione dell'ente proprietario, sono esentati, quando sussistano effettive esigenze di servizio, dall'osservanza delle norme del presente articolo relative al divieto di effettuare: *a)* la manovra di inversione del senso di marcia; *b)* la marcia, la retromarcia e la sosta in banchina di emergenza; *c)* il traino dei veicoli in avaria. Sono esonerati dall'osservanza del divieto di attraversare i varchi in contromano in prossimità delle stazioni di uscita o di entrata in autostrada i veicoli e/o trasporti eccezionali purchè muniti di autorizzazione dell'ente proprietario della strada».

5. Sono abrogate tutte le disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, in contrasto con le disposizioni di cui al presente articolo.

Art. 29.

(Modifiche agli articoli 20 e 234 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. All'articolo 20 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sono aggiunte, in fine, le parole: «ovvero, nelle zone di rilevanza storico-ambientale, a condizione che essa non determini intralcio alla circolazione»;

b) al comma 3, il terzo periodo è sostituito dal seguente: «Nelle zone di rilevanza storico-ambientale, ovvero quando sussistano particolari caratteristiche geometriche della strada, è ammessa l'occupazione dei marciapiedi a condizione che sia garantita una zona adeguata per la circolazione dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria».

2. Il comma 1 dell'articolo 234 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«*1.* Per gli adeguamenti conseguenti alle disposizioni dell'articolo 20 i comuni stabiliranno un periodo transitorio durante il quale restano consentiti le occupazioni, le installazioni e gli accessi al momento esistenti».

Art. 30.

(Modifiche all'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. All'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 7 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Sono altresì consentite le insegne di esercizio, con esclusione dei cartelli e delle insegne pubblicitarie e altri mezzi pubblicitari, purchè autorizzate dall'ente proprietario della strada ed entro i limiti e alle condizioni stabilite con decreto del Ministro dei lavori pubblici»;

b) il comma 13 è sostituito dal seguente:

«*13.* Gli enti proprietari, per le strade di rispettiva competenza, assicurano il rispetto delle disposizioni del presente articolo. Per il raggiungimento di tale fine l'ufficio o comando da cui dipende l'agente accertatore,

che ha redatto il verbale di contestazione delle violazioni di cui ai commi 11 e 12, trasmette copia dello stesso al competente ente proprietario della strada»;

c) sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

«*13*-bis. In caso di collocazione di cartelli, insegne di esercizio o altri mezzi pubblicitari privi di autorizzazione o comunque in contrasto con quanto disposto dal comma 1, l'ente proprietario della strada diffida l'autore della violazione e il proprietario o il possessore del suolo privato, nei modi di legge, a rimuovere il mezzo pubblicitario a loro spese entro e non oltre dieci giorni dalla data di comunicazione dell'atto. Decorso il suddetto termine, l'ente proprietario provvede ad effettuare la rimozione del mezzo pubblicitario e alla sua custodia ponendo i relativi oneri a carico dell'autore della violazione e, in via tra loro solidale, del proprietario o possessore del suolo.

13-ter. Non è consentita la collocazione di cartelli, di insegne di esercizio o di altri mezzi pubblicitari nelle zone tutelate dalle leggi 1° giugno 1939, n. 1089, e 29 giugno 1939, n. 1497, dal decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1985, n. 431, e dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394. In caso di inottemperanza al divieto, i cartelli, le insegne di esercizio e gli altri mezzi pubblicitari sono rimossi ai sensi del comma 13-*bis*. Le regioni possono individuare entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione le strade di interesse panoramico ed ambientale nelle quali i cartelli, le insegne di esercizio ed altri mezzi pubblicitari provocano deturpamento del paesaggio. Entro sei mesi dal provvedimento di individuazione delle strade di interesse panoramico ed ambientale i comuni provvedono alle rimozioni ai sensi del comma 13-*bis*.

13-quater. Nel caso in cui l'installazione dei cartelli, delle insegne di esercizio o di altri mezzi pubblicitari sia realizzata su suolo demaniale ovvero rientrante nel patrimonio degli enti proprietari delle strade, o nel caso in cui la loro ubicazione lungo le strade e le fasce di pertinenza costituisca pericolo per la circolazione, in quanto in contrasto con le disposizioni contenute nel regolamento, l'ente proprietario esegue senza indugio la rimozione del mezzo pubblicitario. Successivamente alla stessa, l'ente proprietario trasmette la nota delle spese sostenute al prefetto, che emette ordinanza – ingiunzione di pagamento. Tale ordinanza costituisce titolo esecutivo ai sensi di legge».

Art. 31.

(Modifiche all'articolo 45 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. All'articolo 45 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

«*9*-bis. È vietata la produzione, la commercializzazione e l'uso di dispositivi che, direttamente o indirettamente, segnalano la presenza e consentono la localizzazione delle apposite apparecchiature di rilevamento di cui all'articolo 142, comma 6, utilizzate dagli organi di polizia stradale per il controllo delle violazioni.

9-ter. Chiunque produce, commercializza o utilizza i dispositivi di cui al comma 9-*bis* è soggetto, ove il fatto non costituisca reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1.212.000 a lire 4.848.000. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca della cosa oggetto della violazione secondo le norme del Capo I, Sezione II, del Titolo VI».

Art. 32.

(Modifiche agli articoli 119 e 126 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. All'articolo 119 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«*2*-bis. L'accertamento dei requisiti psichici e fisici nei confronti dei soggetti affetti da diabete per il conseguimento, la revisione o la conferma delle patenti di categoria A, B, BE e sottocategorie, è effettuato dai medici specialisti dell'unità sanitaria locale che indicheranno l'eventuale scadenza entro la quale effettuare il successivo controllo medico cui è subordinata la conferma o la revisione della patente di guida»;

b) al comma 4, dopo la lettera *d)* è aggiunta la seguente:

«*d*-bis) dei soggetti affetti da diabete per il conseguimento, la revisione o la conferma delle patenti C, D, CE, DE e sottocategorie. In tal caso la commissione medica è integrata da un medico specialista diabetologo, sia ai fini degli accertamenti relativi alla specifica patologia sia ai fini dell'espressione del giudizio finale».

2. Dopo il comma 4 dell'articolo 126 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«*4*-bis. Per i soggetti affetti da diabete trattati con insulina gli accertamenti di cui all'articolo 119, comma 4, lettera d-*bis)*, sono effettuati ogni anno, salvo i periodi più brevi indicati sul certificato di idoneità».

Art. 33.

(Modifiche all'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. All'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le lettere *a)* e *b)* sono sostituite dalla seguente:

«*a)* ai conducenti alla guida di ciclomotori a due ruote e di motocicli di qualsiasi cilindrata a due ruote, ovvero di motocarrozzette, nonchè agli eventuali passeggeri»;

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«*1*-bis. Sono esenti dall'obbligo di cui al comma 1 i conducenti di ciclomotori e motocicli, anche a tre ruote, purchè dotati di cellula di sicurezza a prova di *crash*, nonchè di sistemi di ritenuta e di dispositivi atti a garantire l'utilizzo del veicolo in condizioni di sicurezza. Il regolamento definisce i requisiti tecnici della cellula di sicurezza, dei sistemi di ritenuta e dei dispositivi previsti dal presente comma».

2. Le disposizioni di cui all'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, modificate dal presente articolo, entrano in vigore a decorrere dal novantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 34.

(Modifica all'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495)

1. All'articolo 13, comma 2, capoverso B), lettera *g)*, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, sono soppresse le parole: «purchè muniti di carta di circolazione».

Art. 35.

(Modifiche alla legge 8 agosto 1991, n. 264)

1. All'articolo 3, comma 1, lettera *a)*, della legge 8 agosto 1991, n. 264, la parola: «residente» è sostituita dalla seguente: «stabilito».

2. All'articolo 3 della legge 8 agosto 1991, n. 264, il comma 4 è sostituito dal seguente:

«*4*. Il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 1 è subordinato al versamento del contributo *una tantum*, di cui al comma 4 dell'articolo 8».

Art. 36.

(Impianti aeroportuali)

1. Per l'approvazione di progetti concernenti impianti aeroportuali, la conferenza di servizi di cui all'articolo 14-*ter* della legge 7 agosto 1990, n. 241, introdotto dalla legge 15 maggio 1997, n. 127, è indetta dal Ministro dei trasporti e della navigazione.

2. Al fine di garantire la copertura della spesa necessaria all'aggiornamento della tabella A recante «Classificazione degli aeroporti nazionali ai fini del servizio antincendi» allegata alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, con le modalità previste dall'articolo 1, comma 6-*quater*, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, è autorizzata la spesa di lire 6,5 miliardi per l'anno 1999, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 37.

(Modifica all'articolo 9, comma 1, della legge 24 marzo 1989, n. 122)

1. All'articolo 9, comma 1, della legge 24 marzo 1989, n. 122, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente periodo: «I parcheggi stessi, ove i piani urbani del traffico non siano stati redatti, potranno comunque essere realizzati nel rispetto delle indicazioni di cui al periodo precedente».

Art. 38.

(Modifiche alla legge 23 dicembre 1997, n. 454)

1. All'articolo 3, comma 4, della legge 23 dicembre 1997, n. 454, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «I comitati provinciali per l'albo degli autotrasportatori si pronunciano entro il termine perentorio di trenta giorni; decorso inutilmente tale termine, il Comitato di cui all'articolo 8 delibera l'ammissione ai benefici di cui al presente articolo, sulla base dell'istruttoria eseguita dai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1».

2. All'articolo 8, comma 1, della legge 23 dicembre 1997, n. 454, le parole da: «il Ministro dei trasporti e della navigazione istituisce» fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: «il Ministro dei trasporti e della navigazione istituisce, nei limiti delle risorse di cui al comma 3, con proprio decreto, emanato di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e con il Ministro dell'ambiente, il Comitato per l'autotrasporto e l'intermodalità composto da quindici componenti. I componenti del Comitato sono:

a) il capo dell'unità di gestione autotrasporto di persone e cose, che lo presiede;

b) il presidente del comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori, con la qualifica di vicepresidente;

c) un componente designato dal Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica – Ragioneria generale dello Stato;

d) un componente designato dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato;

e) un componente designato dal Ministro dell'ambiente;

f) un componente designato dal Ministro dei lavori pubblici;

g) due componenti scelti dal Ministro dei trasporti e della navigazione;

h) cinque componenti, indicati dalle cinque associazioni più rappresentative della categoria degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, di cui all'articolo 4 delle norme approvate con decreto del Presidente della Repubblica 3 gennaio 1976, n. 32;

i) due componenti indicati congiuntamente dalle associazioni nazionali di rappresentanza e tutela del movimento cooperativo, riconosciute dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, ratificato, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 1951, n. 302, e successive modificazioni, presenti nel comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori».

3. Dopo il comma 1 dell'articolo 8 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, come modificato dal comma 2 del presente articolo, è inserito il seguente:

«*1*-bis. Con il decreto di cui al comma 1, sono nominati, con le stesse modalità, un numero uguale di membri supplenti dei componenti di cui alle lettere *c)*, *d)*, *e)*, *f)*, *g)*, *h)* e *i)* del medesimo comma 1».

Art. 39.

(Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509)

1. Al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3, comma 2, le parole da «oltre» fino a «richiesta» sono sostituite dalle seguenti: «redatta su modello approvato dal Ministero dei trasporti e della navigazione»;

b) all'articolo 5, comma 8, le parole da «da effettuare» fino a «navigazione» sono soppresse;

c) all'articolo 8, comma 2, le parole «dal capo del compartimento marittimo» sono sostituite dalle seguenti: «dall'autorità competente ai sensi dell'articolo 2, comma 2»;

d) il comma 4 dell'articolo 10 è abrogato.

Art. 40.

(Convenzioni per la gestione di servizi antincendi)

1. I soggetti gestori degli aeroporti non compresi nella tabella A allegata alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, ove funzioni un servizio antincendio gestito da enti militari, possono stipulare apposita convenzione atta a consentire l'espletamento dei servizi anche ad uso civile da parte delle Forze armate. Detta convenzione dovrà coprire ogni onere aggiuntivo per le Forze armate derivante dall'ampliamento del servizio, ivi comprese le relative coperture assicurative.

Art. 41.

(Potenziamento e ammodernamento delle ferrovie in concessione e in gestione governativa)

1. Per la prosecuzione degli interventi previsti dall'articolo 1, comma 3, del decre-

to-legge 4 ottobre 1996, n. 517, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1996, n. 611, concernenti il completamento dei programmi di potenziamento ed ammodernamento delle ferrovie in concessione e in gestione governativa di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, è autorizzata la concessione di un limite di impegno quindicennale di lire 63,3 miliardi a decorrere dall'anno 2000. All'onere derivante dal presente comma, pari a lire 63,3 miliardi per ciascuno degli anni dal 2000 al 2014, si provvede, per gli anni 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 42.

(Modifica all'articolo 4 della legge 8 ottobre 1998, n. 354)

1. All'articolo 4, comma 1, della legge 8 ottobre 1998, n. 354, le parole: «Ferrovie Nord Milano Spa» sono sostituite dalle seguenti: «Ferrovie Nord Milano Esercizio spa».

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 7 dicembre 1999

CIAMPI

D'Alema, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

Treu, *Ministro dei trasporti e della navigazione*

Visto, *il Guardasigilli:* Diliberto

LAVORI PREPARATORI

Senato della Repubblica (atto n. 2935):

Presentato dal Ministro dei trasporti e della navigazione (BURLANDO) il 10 dicembre 1997.

Assegnato alla 8ª commissione (Lavori pubblici), in sede deliberante, l'11 dicembre 1997, con pareri delle commissioni 1ª, 5ª, 6ª, 11ª e della giunta per gli affari delle Comunità europee.

Esaminato dalla 8ª commissione, in sede deliberante, il 16 dicembre 1977; 14 gennaio 1998.

Assegnato nuovamente alla 8ª commissione, in sede referente, il 22 aprile 1998, con pareri delle stesse commissioni.

Esaminato dalla 8ª commissione, in sede referente, il 28 luglio 1998; il 17, 22 e 23 settembre 1998; il 4 novembre 1998.

Assegnato nuovamente alla 8ª commissione, in sede deliberante, il 26 novembre 1998, con pareri delle stesse commissioni.

Esaminato dalla 8ª commissione, in sede deliberante, il 9 dicembre 1998 ed approvato il 10 dicembre 1998.

Camera dei deputati (atto n. 5507):

Assegnato alla IX commissione (Trasporti), in sede referente, il 15 dicembre 1998, con pareri delle commissioni I, II, V, VI, VIII, XI e XIV.

Esaminato dalla IX commissione il 15 e 17 dicembre 1998; il 26 gennaio 1999; il 2 febbraio 1999; il 28 aprile 1999; il 25, 26 e 27 maggio 1999; l'1, 2, 15, 16, 22 e 30 giugno 1999; l'1, 7 e 14 luglio 1999.

Esaminato in aula il 16 e 29 luglio 1999; il 28 settembre 1999 ed approvato, con modificazioni, il 29 settembre 1999.

Senato della Repubblica (atto n. 2935/*B*):

Assegnato alla 8ª commissione (Lavori pubblici), in sede deliberante, l'8 ottobre 1999, con pareri delle commissioni 1ª, 2ª, 5ª, 6ª, 7ª, 9ª, 10ª, 11ª, 12ª, 13ª, della giunta per gli affari delle Comunità europee e della commissione parlamentare per le questioni regionali.

Esaminato dalla 8ª commissione l'11 novembre 1999 ed approvato il 12 novembre 1999.

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, commi 2 e 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Note all'art. 1:

— Il testo dell'art. 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante «Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione», (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 31 dicembre 1997, n. 303) convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30 (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 28 febbraio 1998, n. 49) è il seguente:

«Art. 6. — 1. Per la salvaguardia dell'occupazione della gente di mare, a decorrere dal 1° gennaio 1998, le imprese armatrici, per il personale avente i requisiti di cui all'art. 119 del codice della navigazione ed imbarcato su navi iscritte nel Registro internazionale di cui all'art. 1; nonché lo stesso personale suindicato sono esonerati dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali dovuti per legge. Il relativo onere è a carico della gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione di cui all'art. 1, comma 1, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, ed è rimborsato su conforme rendicontazione».

— Il testo vigente dell'art. 119 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 377, così come modificato dall'art. 10 della presente legge è il seguente:

«Art. 119 *(Requisiti per l'iscrizione nelle matricole e nei registri). — Possono conseguire l'iscrizione nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani o comunitari di età non inferiore ai quindici anni che abbiano i requisiti per ciascuna categoria stabiliti dal regolamento.*

Possono essere iscritti nelle matricole della gente di mare gli allievi degli Istituti tecnici nautici e degli Istituti professionali ad indirizzo marittimo.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione può consentire che nelle matricole della gente di mare siano iscritti anche italiani non appartenenti alla Repubblica.

Il Ministro per le comunicazioni, sentite le organizzazioni sindacali competenti può disporre, quando le condizioni del lavoro marittimo lo richiedano, la sospensione dell'iscrizione nelle matricole della gente di mare.

Per l'iscrizione di minori degli anni diciotto è necessario il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela.

I requisiti per l'iscrizione nei registri del personale addetto ai servizi portuali e del personale tecnico delle costruzioni sono stabiliti dal regolamento o, nel caso indicato dal secondo comma dell'art. 116, dal Ministro per le comunicazioni.

Per l'esercizio della pesca costiera e del traffico locale, possono conseguire l'iscrizione nella matricola della gente di mare della terza categoria anche coloro che abbiano superato il venticinquesimo anno di età e che abbiano i requisiti stabiliti dal regolamento per tale categoria.

A coloro che conseguono l'iscrizione nelle matricole della gente di mare, ai sensi del precedente comma è interdetto il passaggio ad altra categoria superiore».

— Il testo dell'art. 2, comma 1, lettera *b)*, del citato decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, come modificato dalla presente legge, è il seguente:

«1. Per le navi iscritte nel Registro di cui all'art. 1, con accordo tra le organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore comparativamente più rappresentative, relativo a ciascuna nave da iscrivere o già iscritta nel Registro internazionale, da depositarsi presso l'ufficio di iscrizione della nave, può derogarsi a quanto disposto dall'art. 318 del codice della navigazione, come sostituito dall'art. 7.

In ogni caso dovranno osservarsi i seguenti criteri:

a) (Omissis);

b) le navi iscritte al Registro di cui all'art. 1 del presente decreto, provenienti da registri esteri e già locate a scafo nudo ai sensi degli articoli 28 e 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, saranno armate con sei membri dell'equipaggio aventi i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell'art. 318 del codice della navigazione. Tra essi dovranno obbligatoriamente esservi il comandante, il primo ufficiale di coperta e il direttore di macchina. I restanti tre componenti saranno ufficiali o sottufficiali, e almeno un allievo ufficiale di macchina e un allievo ufficiale di coperta in vigenza dei benefici di cui al decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343. *Sulle navi inferiori alle 3.000 tonnellate di stazza lorda ovvero alle 4.000 tonnellate di stazza lorda convenzionale come definite sulla base dei contratti collettivi nazionali di lavoro, il numero di membri dell'equipaggio aventi i requisiti di cui al comma 1 dell'art. 318 del codice della navigazione è di tre, tra cui obbligatoriamente il comandante».*

— Il testo dell'art. 318, comma 1, del citato codice della navigazione è il seguente:

«Art. 318 *(Nazionalità dei componenti dell'equipaggio).* — 1. L'equipaggio delle navi nazionali armate nei porti della Repubblica deve essere interamente composto da cittadini italiani o di altri Paesi appartenenti all'Unione europea».

Note all'art. 3:

— Il testo dell'art. 1 della legge 4 marzo 1982, n. 67, recante «Ulteriore proroga del termine relativo alle espropriazioni ed all'esecuzione delle opere di sistemazione dell'ex promontorio di San Benigno in Genova di cui alla legge 10 maggio 1970, n. 326, di integrazione alle disposizioni del regio decreto-legge 6 febbraio 1927, n. 321, convertito in legge 29 dicembre 1927, n. 2693, nonché alle correlative disposizioni del testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, concernente la costituzione del consorzio autonomo del porto di Genova» (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 9 marzo 1982, n. 66) è il seguente:

«Art. 1. — Il termine di anni cinquantacinque, previsto dall'art. 1 della legge 10 maggio 1970, n. 326, per l'esecuzione delle opere comprese nel progetto 12 agosto 1925, e successive modificazioni, per la formazione delle nuove banchine portuali verso Sampierdarena e per la sistemazione dell'ex promontorio di San Benigno, è sostituito dal termine di anni settanta».

— Il testo dell'art. 2, primo comma, della legge 29 dicembre 1969, n. 1042, recante «Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane», (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 15 gennaio 1970, n. 12), è il seguente:

«I comuni o i consorzi di cui al secondo comma del precedente art. 1 presentano un piano dei trasporti pubblici del comprensorio per il miglior coordinamento delle linee metropoitane con le ferrovie e con gli altri modi di trasporto. Il piano è approvato dalla Regione o, qualora essa non sia costituita, dai provveditorati regionali alle opere pubbliche, previo parere dei comitati regionali per la programmazione economica».

— Il testo dell'art. 6, comma 3, del decreto-legge 1° aprile 1989, n.121, recante «Interventi infrastrutturali nelle aree interessate dai campionati mondiali di calcio del 1990» (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 3 aprile 1989, n. 77), convertito, con modificazioni, dalla legge 29 maggio 1989, n. 205, (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 1° giugno 1989, n. 126), è il seguente:

«3. Le somme relative al contributo sui mutui autorizzati dall'art. 5, comma 3, eventualmente non utilizzate nei termini indicati, affluiscono ad apposito capitolo dello stato di previsione della Presidenza del Consiglio dei Ministri denominato: "Ufficio del Ministro per i problemi delle aree urbane - metropolitane e parcheggi" per essere destinate agli interventi per parcheggi e metropolitane, anche con sistemi innovativi, nelle città di cui all'elenco allegato».

— Il testo dell'art. 6 della legge 24 marzo 1989, n. 122, recante «Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate nonché modificazioni di alcune norme del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393» (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 6 aprile 1989, n. 80) è il seguente:

«Art. 6. — 1. I comuni di Roma, Milano, Torino, Genova, Venezia, Trieste, Bologna, Firenze, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Messina, Cagliari, Catania e Palermo formulano entro 150 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge un programma urbano dei parcheggi per il triennio 1989-1991. Il programma deve essere redatto tenendo conto del decreto di cui al comma 3 dell'art. 2 indicando, tra l'altro, le localizzazioni, i dimensionamenti, le priorità di intervento nonché le opere e gli interventi da realizzare in ciascun anno; il programma dovrà privilegiare le realizzazioni più urgenti per il decongestionamento dei centri urbani mediante la creazione di parcheggi finalizzati all'interscambio con sistemi di trasporto collettivo e dotati anche di aree attrezzate per veicoli a due ruote. L'inserimento nel programma di parcheggi finalizzati all'interscambio con sistemi di trasporto collettivo situati anche sul territorio di comuni limitrofi può essere disposto su iniziativa dei comuni di cui al primo periodo del presente comma, sentite le aziende di trasporto pubblico e previa intesa con i comuni interessati promossa dall'amministrazione provinciale.

2. L'Ente Ferrovie dello Stato e le ferrovie in regime di concessione ed in gestione governativa richiedono ai comuni di cui al primo periodo del comma 1 l'inserimento nel programma dei parcheggi di interscambio che intendono realizzare su aree di propria disponibilità. La localizzazione e il dimensionamento di tali infrastrutture sono individuate d'intesa con il comune sul cui territorio sono ubicate le aree. La realizzazione di tali parcheggi non è ammessa ai contributi di cui all'art. 7.

3. Il programma dovrà descrivere dettagliatamente le opere e per ogni opera che si intenda realizzare dovrà indicare quanto previsto dalle lettere da *a)* a *f)* del comma 3 dell'art. 3.

4. Entro il termine di cui al comma 1, il programma è trasmesso alla regione la quale, entro i 60 giorni successivi, lo approva e lo trasmette al Ministro per i problemi delle aree urbane. In caso di mancata approvazione anche parziale del programma, la regione, entro lo stesso termine di 60 giorni, è tenuta a trasmettere il programma stesso al Ministro per i problemi delle aree urbane indicando sia le ragioni del diniego, sia le tecnologie, le localizzazioni, i dimensionamenti alternativi e, comunque, tutti gli elementi sostitutivi di quelli rigettati con precisa e dettagliata motivazione delle alternative proposte. La mancata deliberazione di rigetto della regione nel termine di 60 giorni equivale ad approvazione del programma. Il silenzio-approvazione e attestato dal sindaco ed è comunicato dal sindaco stesso al Ministro per i problemi delle aree urbane entro 10 giorni dalla sua formazione.

5. Ove il comune non provveda nel termine di cui al comma 1, il Presidente del Consiglio dei Ministri o, per sua delega, il Ministro per i problemi delle aree urbane invita la regione a formulare entro 90 giorni, sentito il comune, il programma ed a trasmetterlo entro lo stesso termine; ove la regione non provveda e nel caso di rigetto, totale o parziale, del programma comunale da parte della regione, il Presidente del Consiglio dei Ministri o, per sua delega, il Ministro per i problemi delle aree urbane convoca il comune e la regione al fine di definire il programma da realizzare.

6. Il programma approvato, qualora contenga disposizioni in contrasto con quelle contenute negli strumenti urbanistici vigenti, costituisce variante degli strumenti stessi. L'atto di approvazione del programma costituisce altresì dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità delle opere da realizzare.

7. Entro il 31 gennaio di ciascun anno i comuni di cui al primo periodo del comma 1 trasmettono alla regione e al Ministro per i problemi delle aree urbane una relazione dettagliata sullo stato di attuazione degli interventi programmati per l'anno precedente, unitamente ad eventuali proposte di modifica del programma triennale. Per tali proposte valgono le norme di cui ai precedenti commi.

8. Per l'attuazione del piano valgono le norme di cui all'art. 5».

— Il testo dell'art. 14, comma 2, lettera *b)* del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, recante: «Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto, pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59» (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 10 dicembre 1997, n. 287) è il seguente:

«2. Nell'esercizio dei compiti di programmazione, le regioni:

a) (Omissis);

b) redigono i piani regionali dei trasporti e loro aggiornamenti tenendo conto della programmazione degli enti locali ed in particolare dei piani di bacino predisposti dalle province e, ove esistenti, dalle città metropolitane, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo in particolar modo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale».

— Il testo del decreto-legge 23 giugno 1995, n. 244, recante: «Misure dirette ad accelerare il completamento degli interventi pubblici e la realizzazione dei nuovi interventi nelle aree depresse», convertito in legge con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 341. (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 18 agosto 1995, n. 192) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 24 giugno 1995, n. 146.

— Il testo del decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 548, recante: «Interventi per le aree depresse e protette, per manifestazioni sportive internazionali, nonché modifiche alla legge 25 febbraio 1992, n. 210», convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 20 dicembre 1996, n. 641, (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 21 dicembre 1996, n. 299), è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 23 ottobre 1996, n. 249.

— Il testo del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, recante: «Disposizioni urgenti per favorire l'occupazione», convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 24 maggio 1997, n. 119) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 26 marzo 1997, n. 71.

— Il testo dell'art. 4 della legge 4 agosto 1990, n. 240, recante «Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità» (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 18 agosto 1990, n. 192) è il seguente:

«Art 4. — 1. L'ammissione ai contributi di cui all'art. 6 è disposta, previa stipula di convenzione, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente. I soggetti interessati all'ammissione ai contributi dovranno, all'atto della domanda:

a) corrispondere ai requisiti di cui alla deliberazione CIPET del 7 aprile 1993, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 111 del 14 maggio 1993;

b) avere un capitale sociale sottoscritto, nel caso si tratti di società per azioni, non inferiore a due miliardi;

c) presentare un piano finanziario per la realizzazione dell'opera che, oltre al contributo previsto dalla presente legge, preveda il maggior apporto possibile di altre risorse rese disponibili da soggetti pubblici o privati interessati alla realizzazione dell'infrastruttura;

d) prevedere, ai fini dell'ammissione a contributo una spesa per investimenti complessiva per la quale il contributo previsto dalla presente legge non superi il sessanta per cento dell'importo;

e) dichiarare il proprio impegno a presentare alle autorità competenti, nel caso in cui sia prevista la sosta di automezzi che trasportano sostanze pericolose, un rapporto di sicurezza dell'area interportuale ai fini degli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, e dal decreto del Ministro dell'ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 126 del 31 maggio 1991, nonché dai successivi provvedimenti in materia.

2. Le domande dovranno essere corredate dal progetto preliminare, dal preventivo di spesa, dal piano finanziario dell'infrastruttura, nonché dallo studio di impatto ambientale, effettuata secondo le modalità previste dalla direttiva n. 85/337/CEE del Consiglio del 27 giugno 1985, e da uno studio specifico sugli effetti indotti dai flussi di traffico pesante nell'area di influenza dell'interporto».

— Il testo dell'art. 6 della citata legge 4 agosto 1990, n. 240, è il seguente:

«Art. 6. — 1. I soggetti di cui all'art. 4 sono autorizzati a contrarre mutui con istituti di credito speciale o sezioni autonome autorizzati, in relazione ad un volume di investimenti complessivo di lire 700 miliardi, in ragione di lire 50 miliardi per l'anno 1989, di lire 250 miliardi per l'anno 1990, di lire 100 miliardi per l'anno 1991 e di lire 150 miliardi per ciascuno degli anni 1992 e 1993. Le quote di mutuo non contratte in ciascun anno possono esserlo negli anni successivi.

2. A favore dei concessionari di cui all'art. 3, il Ministro dei trasporti può concedere un contributo in misura pari al 5 per cento, per ogni semestre, e per la durata di quindici anni, della spesa per investimenti di cui al comma 1 del presente articolo.

3. Il Ministro del tesoro, su proposta elaborata congiuntamente dai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, determina, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le modalità per la concessione ed erogazione dei contributi di cui al presente articolo.

4. Per le finalità di cui al presente articolo sono autorizzati limiti di impegno quindicennali a carico dello Stato, con la seguente modulazione: 5 miliardi di lire per il 1989, 25 miliardi di lire per il 1990, 10 miliardi di lire per il 1991, 15 miliardi di lire per ciascuno degli anni 1992 e 1993».

Note all'art. 4:

— Il testo dell'art. 1, comma 13, lettera *e)* della legge 24 dicembre 1993, n. 537, recante «Interventi correttivi di finanza pubblica», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 28 dicembre 1993, n. 303, è il seguente:

«13. La costituzione dei dipartimenti e dei servizi, l'individuazione degli uffici di livello dirigenziale e delle relative funzioni, la distribuzione dei posti di funzione dirigenziale sono disposte con uno o più regolamenti da emanare, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, ai sensi dell'art. 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400, sulla base dei seguenti criteri:

a)-d) (Omissis);

e) le funzioni di vigilanza sulla società Ferrovie dello Stato Spa sono esercitate da un'apposita unità di controllo».

— Il testo dell'art. 6 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, recante «Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità» (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 31 dicembre 1997, n. 303) è il seguente:

«Art. 6 *(Ammissibilità delle domande, controlli e sanzioni).* — 1. La domanda di ammissione ai benefici di cui alla presente legge deve essere presentata ai soggetti di cui all'art. 10, comma 1, e per conoscenza al Comitato di cui all'art. 8, e deve contenere gli elementi, le notizie e la documentazione necessari ed ogni altro elemento utile ai fini dell'istruttoria per il raggiungimento degli obiettivi di legge. Alla domanda finalizzata agli interventi di cui agli articoli 2 e 4 deve essere allegata una relazione contenente la descrizione dell'impresa o del raggruppamento e della sua situazione economica e di mercato che consenta di valutare la validità tecnico-economico-finanziaria dell'investimento.

2. Non sono ammissibili le domande presentate da imprese che non abbiano applicato il contratto nazionale e da imprese che siano state oggetto di sanzioni disciplinari o amministrative comminate dall'albo degli autotrasportatori o dalla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per violazione della normativa sulle tariffe obbligatorie, di cui al titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298, con esclusione di quelle relative alla mancata o irregolare compilazione della lettera di vettura, per violazioni al Regolamento (CEE) n. 3820/1985 del Consiglio del 20 dicembre 1985, per trasporti abusivi.

3. L'utilizzo dei finanziamenti di cui all'art. 2 e dei contributi di cui all'art. 4 per operazioni diverse da quelle previste e deliberate o comunque contrarie a norme legislative o regolamentari vigenti, comporta la revoca del finanziamento e l'obbligo della restituzione delle somme percepite e degli interessi calcolati al tasso legale, da riversare ai soggetti di cui all'art. 10, comma 1, nonché la radiazione dall'albo degli autotrasportatori.

4. Chiunque, avendo usufruito del contributo di cui all'art. 3, svolge direttamente o indirettamente attività di autotrasporto di merci per conto di terzi o partecipa in qualità di socio ad una impresa avente per oggetto l'esercizio dell'autotrasporto di cose per conto di terzi nei dieci anni successivi all'erogazione del contributo, è soggetto alla revoca con effetto immediato del beneficio. Alla revoca del beneficio consegue l'obbligo della restituzione del contributo percepito, maggiorato degli interessi calcolati al tasso legale, da riversare ai soggetti di cui all'art. 10, comma 1.

5. Le imprese di cui all'art. 4 sono tenute al rimborso del contributo nel caso, rispettivamente, di scissione o di recesso dal conferimento ovvero di scioglimento del raggruppamento entro il terzo anno dall'erogazione del contributo medesimo. I raggruppamenti che siano direttamente beneficiari dei contributi di cui all'art. 4 sono tenuti alla restituzione del contributo in caso di scioglimento del raggruppamento stesso entro il terzo anno dall'erogazione del contributo. Le somme restituite dai soggetti beneficiari, ai sensi del presente comma, nonché dei commi 3 e 4, sono nuovamente destinate ad interventi previsti dalla presente legge nel triennio 1997-1999. Qualora, al termine del predetto triennio, le somme non siano state ulteriormente attribuite per le finalità previste dalla presente legge, i soggetti di cui all'art. 10, comma 1, le riversano al bilancio dello Stato.

6. Il Ministero dei trasporti e della navigazione-Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione provvede alla vigilanza sulla corretta applicazione delle norme di cui alla presente legge e all'emanazione dei conseguenti provvedimenti amministrativi».

— Il testo dell'art. 39 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, recante «Misure per la stabilizzazione della finanza pubblica» (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 30 dicembre 1997, n. 302, supplemento ordinario) è il seguente:

«Art. 39 *(Disposizioni in materia di assunzioni di personale delle amministrazioni pubbliche e misure di potenziamento e di incentivazione del part-time).* — 1. Al fine di assicurare le esigenze di funzionalità e di ottimizzare le risorse per il migliore funzionamento dei servizi compatibilmente con le disponibilità finanziarie e di bilancio, gli organi di vertice delle amministrazioni pubbliche sono tenuti alla programmazione triennale del fabbisogno di personale, comprensivo delle unità di cui alla legge 2 aprile 1968, n. 482.

2. Per le amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, fatto salvo quanto previsto per il personale della scuola dall'art. 40, il numero complessivo dei dipendenti in servizio è valutato su basi statistiche omogenee, secondo criteri e parametri stabiliti con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica. Per l'anno 1998, il predetto decreto è emanato entro il 31 gennaio dello stesso anno, con l'obiettivo della riduzione complessiva del personale in servizio alla data del 31 dicembre 1998, in misura non inferiore all'1 per cento rispetto al numero delle unità in servizio al 31 dicembre 1997. Alla data del 31 dicembre 1999 viene assicurata una riduzione complessiva del personale in servizio in misura non inferiore all'1,5 per cento rispetto al numero delle unità in servizio alla data del 31 dicembre 1997. Per l'anno 2000 è assicurata una ulteriore riduzione non inferiore all'1 per cento rispetto al personale in servizio al 31 dicembre 1997.

3. Il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro per la funzione pubblica e del Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, delibera trimestralmente il numero delle assunzioni delle singole amministrazioni di cui al comma 2 sulla base di criteri di priorità che assicurino in ogni caso le esigenze della giustizia e il pieno adempimento dei compiti di sicurezza pubblica affidati alle Forze di polizia e ai Vigili del fuoco, nell'osservanza di quanto disposto dai commi 1 e 2. In sede di prima applicazione, tra i criteri si tiene conto delle procedure concorsuali avviate alla data del 27 settembre 1997, nonché di quanto previsto dai commi 23 e 24 del presente articolo e dal comma 4 dell'art. 42. Le assunzioni sono subordinate alla indisponibilità di personale da trasferire secondo procedure di mobilità attuate anche in deroga alle disposizioni vigenti, fermi restando i criteri generali indicati dall'art. 35 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alle assunzioni previste da norme speciali o derogatorie. Fino al 31 dicembre 2001, in relazione all'attuazione dell'art. 89 del testo unico delle leggi costituzionali concernenti lo Statuto speciale per il Trentino-Alto Adige, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1972, n. 670, il Consiglio dei Ministri nel formulare il programma di assunzioni di cui al presente comma considera nei criteri di priorità le assunzioni di personale per i ruoli locali delle amministrazioni pubbliche nella provincia di Bolzano, nei limiti delle dotazioni organiche di ciascun profilo professionale.

3-*bis*. A decorrere dall'anno 1999 la disciplina autorizzatoria di cui al comma 3 si applica alla generalità delle amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, e riguarda tutte le procedure di reclutamento e le nuove assunzioni di personale, ivi comprese quelle relative al personale già in servizio con diversa qualifica o livello presso la medesima o altra amministrazione pubblica. Il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da emanare a decorrere dallo stesso anno, entro il 31 gennaio, prevede criteri, modalità e termini anche differenziati delle assunzioni da disporre rispetto a quelli indicati nel comma 3, allo scopo di tener conto delle peculiarità e delle specifiche esigenze delle amministrazioni per il pieno adempimento dei compiti istituzionali.

4. Nell'ambito della programmazione di cui ai commi da 1 a 3, si procede comunque all'assunzione di 3.800 unità di personale, secondo le modalità di cui ai commi da 5 a 15.

5. Per il potenziamento delle attività di controllo dell'amministrazione finanziaria si provvede con i criteri e le modalità di cui al comma 8 all'assunzione di 2.400 unità di personale.

6. Al fine di potenziare la vigilanza in materia di lavoro e previdenza, si provvede altresì all'assunzione di 300 unità di personale destinate al servizio ispettivo delle Direzioni provinciali e regionali del Ministero del lavoro e della previdenza sociale e di 300 unità di personale destinate all'attività dell'Istituto nazionale della previdenza sociale; il predetto Istituto provvede a destinare un numero non inferiore di unità al Servizio ispettivo.

7. Con regolamento da emanare su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministro per la funzione pubblica e con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, ai sensi dell'art. 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono indicati i criteri e le modalità, nonché i processi formativi, per disciplinare il passaggio, in ambito regionale, del personale delle amministrazioni dello Stato, anche in deroga alla normativa vigente in materia di mobilità volontaria o concordata, al servizio ispettivo delle Direzioni regionali e provinciali del Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

8. Le assunzioni sono effettuate con i seguenti criteri e modalità:

a) i concorsi sono espletati su base circoscrizionale corrispondente ai territori regionali ovvero provinciali, per la provincia autonoma di Trento, o compartimentale, in relazione all'articolazione periferica dei dipartimenti del Ministero delle finanze;

b) il numero dei posti da mettere a concorso nella settima qualifica funzionale in ciascuna circoscrizione territoriale è determinato sulla base della somma delle effettive vacanze di organico riscontrabili negli uffici aventi sede nella circoscrizione territoriale medesima, fatta eccezione per quelli ricompresi nel territorio della provincia autonoma di Bolzano, con riferimento ai profili professionali di settima, ottava e nona qualifica funzionale, ferma restando, per le ultime due qualifiche, la disponibilità dei posti vacanti. Per il profilo professionale di ingegnere direttore la determinazione dei posti da mettere a concorso viene effettuata con le stesse modalità, avendo a riferimento il profilo professionale medesimo e quello di ingegnere direttore coordinatore appartenente alla nona qualifica funzionale;

c) i concorsi consistono in una prova attitudinale basata su una serie di quesiti a risposta multipla mirati all'accertamento del grado di cultura generale e specifica, nonché delle attitudini ad acquisire le professionalità specialistiche nei settori giuridico, tecnico, informatico, contabile, economico e finanziario, per svolgere le funzioni del corrispondente profilo professionale. I candidati che hanno superato positivamente la prova attitudinale sono ammessi a sostenere un colloquio interdisciplinare;

d) la prova attitudinale deve svolgersi esclusivamente nell'ambito di ciascuna delle circoscrizioni territoriali;

e) ciascun candidato può partecipare ad una sola procedura concorsuale.

9. Per le graduatorie dei concorsi si applicano le disposizioni dell'art. 11, commi settimo e ottavo, della legge 4 agosto 1975, n. 397, in materia di graduatoria unica nazionale, quelle dell'art. 10, ultimo comma, della stessa legge, con esclusione di qualsiasi effetto economico, nonché quelle di cui al comma 2 dell'art. 43 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni ed integrazioni.

10. Per assicurare forme più efficaci di contrasto e prevenzione del fenomeno dell'evasione fiscale, il Dipartimento delle entrate del Ministero delle finanze individua all'interno del contingente di cui all'art. 55, comma 2, lettera *b)*, del decreto del Presidente della Repubblica 27 marzo 1992, n. 287, due aree funzionali composte da personale di alta professionalità destinato ad operare in sede regionale, nel settore dell'accertamento e del contenzioso. Nelle aree predette sono inseriti, previa specifica formazione da svolgersi in ambito periferico, il personale destinato al Dipartimento delle entrate ai sensi del comma 5, nonché altri funzionari già addetti agli specifici settori, scelti sulla base della loro esperienza professionale e formativa, secondo criteri e modalità di carattere oggettivo.

11. Dopo l'immissione in servizio del personale di cui al comma 5, si procede alla riduzione proporzionale delle datazioni organiche delle qualifiche funzionali inferiori alla settima nella misura complessiva corrispondente al personale effettivamente assunto nel corso del 1998 ai sensi del comma 4, provvedendo separatamente per i singoli ruoli.

12. Il comma 47 dell'art. 1 della legge 23 dicembre 1996, n. 662, è sostituito dal seguente: «47. Per la copertura dei posti vacanti le graduatorie dei concorsi pubblici per il personale del Servizio sanitario nazionale, approvate successivamente al 31 dicembre 1993, possono essere utilizzate fino al 31 dicembre 1998».

13. Le graduatorie dei concorsi per esami, indetti ai sensi dell'art. 28, comma 2, del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni, conservano validità per un periodo di diciotto mesi dalla data della loro approvazione.

14. Per far fronte alle esigenze connesse con la salvaguardia dei beni culturali presenti nelle aree soggette a rischio sismico il Ministero per i beni culturali e ambientali, nell'osservanza di quanto disposto dai commi 1 e 2, è autorizzato, nei limiti delle dotazioni organiche complessive, ad assumere 600 unità di personale anche in eccedenza ai contingenti previsti per i singoli profili professionali, ferme restando le dotazioni di ciascuna qualifica funzionale. Le assunzioni sono effettuate tramite concorsi da espletare anche su base regionale mediante una prova attitudinale basata su una serie di quesiti a risposta multipla mirati all'accertamento del grado di cultura generale e specifica, nonché delle attitudini ad acquisire le professionalità specialistiche nei settori tecnico, scientifico, giuridico, contabile, informatico, per svolgere le funzioni del corrispondente profilo professionale. I candidati che hanno superato con esito positivo la prova attitudinale sono ammessi a sostenere un colloquio interdisciplinare. Costituisce titolo di preferenza la partecipazione per almeno un anno, in corrispondente professionalità, ai piani o progetti di cui all'art. 6 del decreto-legge 21 marzo 1988, n. 86, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 1988, n. 160, e successive modificazioni.

15. Le amministrazioni dello Stato possono assumere, nel limite di 200 unità complessive, con le procedure previste dal comma 3, personale dotato di alta professionalità, anche al di fuori della dotazione organica risultante dalla rilevazione dei carichi di lavoro prevista dall'art. 3, comma 5, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, in ragione delle necessità sopraggiunte alla predetta rilevazione, a seguito di provvedimenti legislativi di attribuzione di nuove e specifiche competenze alle stesse amministrazioni dello Stato. Si applicano per le assunzioni di cui al presente comma le disposizioni previste dai commi 8 e 11.

16. Le assunzioni di cui ai commi precedenti sono subordinate all'indisponibilità di idonei in concorsi già espletati le cui graduatorie siano state approvate a decorrere dal 1° gennaio 1994 secondo quanto previsto dall'art. 1, comma 4, della legge 28 dicembre 1995, n. 549, che richiama le disposizioni di cui all'art. 22, comma 8, della legge 23 dicembre 1994, n. 724.

17. Il termine del 31 dicembre 1997, previsto dall'art. 12, comma 3, del decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 669, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30, in materia di attribuzione temporanea di mansioni superiori, è ulteriormente differito alla data di entrata in vigore dei provvedimenti di revisione degli ordinamenti professionali e, comunque, non oltre il 31 dicembre 1998.

18. Fermo quanto disposto dall'art. 1, comma 57, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, una percentuale non inferiore al 25 per cento delle assunzioni comunque effettuate deve avvenire con contratto di lavoro a tempo parziale, con prestazione lavorativa non superiore al 50 per cento di quella a tempo pieno o con contratto di formazione e lavoro, ai sensi dell'art. 36, comma 7, del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29 (220), e successive modificazioni e integrazioni. Tale percentuale è calcolata complessivamente sul totale delle assunzioni ed è verificata al termine dell'anno 1999 con riferimento al totale delle assunzioni negli anni 1998 e 1999.

19. Le regioni, le province autonome di Trento e di Bolzano, gli enti locali, le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, le aziende e gli enti del Servizio sanitario nazionale, le università e gli enti di ricerca adeguano i propri ordinamenti ai principi di cui al comma 1 finalizzandoli alla riduzione programmata delle spese di personale.

20. Gli enti pubblici non economici adottano le determinazioni necessarie per l'attuazione dei principi di cui ai commi 1 e 18, adeguando, ove occorra, i propri ordinamenti con l'obiettivo di una riduzione delle spese per il personale. Agli enti pubblici non economici con organico superiore a 200 unità si applica anche il disposto di cui ai commi 2 e 3.

21. Per le attività connesse all'attuazione del presente articolo, la Presidenza del Consiglio dei ministri ed il Ministero del tesoro, del bilancio e della progranunazione economica possono avvalersi di personale comandato da altre amministrazioni dello Stato, in deroga al contingente determinato ai sensi della legge 23 agosto 1988, n. 400, per un numero massimo di 25 unità.

22. Al fine dell'attuazione della legge 15 marzo 1997, n. 59, la Presidenza del Consiglio dei ministri è autorizzata, in deroga ad ogni altra disposizione, ad avvalersi, per non più di un triennio, di un contingente integrativo di personale in posizione di comando o di fuori ruolo, fino ad un massimo di cinquanta unità, appartenente alle amministrazioni di cui agli articoli 1, comma 2, e 2, commi 4 e 5, del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, nonché ad enti pubblici economici. Si applicano le disposizioni previste dall'art. 17, comma 14, della legge 15 maggio 1997, n. 127. Il personale di cui al presente comma mantiene il trattamento economico fondamentale delle amministrazioni o degli enti di appartenenza e i relativi oneri rimangono a carico di tali amministrazioni o enti. Al personale di cui al presente comma sono attribuiti l'indennità e il trattamento economico accessorio spettanti al personale di ruolo della Presidenza del Consiglio dei ministri, se più favorevoli. Il servizio prestato presso la Presidenza del Consiglio dei ministri è valutabile ai fini della progressione della carriera e dei concorsi.

23. All'art. 9, comma 19, del decreto-legge 1° ottobre 1996, n. 510, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 novembre 1996, n. 608, le parole: «31 dicembre 1997» sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre 1998». Al comma 18 dell'art. 1 della legge 28 dicembre 1995, n. 549, come modificato dall'art. 6, comma 18, lettera *c)*, della legge 15 maggio 1997, n. 127, le parole «31 dicembre 1997» sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre 1998». L'eventuale trasformazione dei contratti previsti dalla citata legge n. 549 del 1995 avviene nell'ambito della programmazione di cui ai commi 1, 2 e 3 del presente art. 24. In deroga a quanto previsto dall'art. 1, comma 115, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, l'entità complessiva di giovani iscritti alle liste di leva di cui all'art. 37 del decreto del Presidente della Repubblica 14 febbraio 1964, n. 237, da ammettere annualmente al servizio ausiliario di leva nelle Forze di polizia, è incrementato di 3.000 unità, da assegnare alla Polizia di Stato, all'Arma dei carabinieri ed al Corpo della guardia di finanza, in proporzione alle rispettive dotazioni organiche. A decorrere dall'anno 1999 è disposto un ulteriore incremento di 2.000 unità da assegnare all'Arma dei carabinieri, nell'ambito delle procedure di programmazione ed autorizzazione delle assunzioni di cui al presente articolo.

25. Al fine di incentivare la trasformazione del rapporto di lavoro dei dipendenti pubblici da tempo pieno a tempo parziale e garantendo in ogni caso che ciò non si ripercuota negativamente sulla funzionalità degli enti pubblici con un basso numero di dipendenti, come i piccoli comuni e le comunità montane, la contrattazione collettiva può prevedere che i trattamenti accessori collegati al raggiungimento di obiettivi o alla realizzazione di progetti, nonché ad altri istituti contrattuali non collegati alla durata della prestazione lavorativa siano applicati in favore del personale a tempo parziale anche in misura non frazionata o non direttamente proporzionale al regime orario adottato. I decreti di cui all'art. 1, comma 58-*bis*, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, introdotto dall'art. 6 del decreto-legge 28 marzo 1997, n. 79, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 maggio 1997, n. 140, devono essere emanati entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. In mancanza, la trasformazione del rapporto di lavoro a tempo parziale può essere negata esclusivamente nel caso in cui l'attività che il dipendente intende svolgere sia in palese contrasto con quella svolta presso l'amministrazione di appartenenza o in concorrenza con essa, con motivato provvedimento emanato d'intesa fra l'amministrazione di appartenenza e la Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento della funzione pubblica.

26. Le domande di trasformazione del rapporto di lavoro da tempo pieno a tempo parziale, respinte prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono riesaminate d'ufficio secondo i criteri e le modalità indicati al comma 25, tenendo conto dell'attualità dell'interesse del dipendente.

27. Le disposizioni dell'art. 1, commi 58 e 59, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, in materia di rapporto di lavoro a tempo parziale, si applicano al personale dipendente delle regioni e degli enti locali finché non diversamente disposto da ciascun ente con proprio atto normativo.

28. Nell'esercizio dei compiti attribuiti dall'art. 1, comma 62, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, il Corpo della guardia di finanza agisce avvalendosi dei poteri di polizia tributaria previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e dal decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600. Nel corso delle verifiche previste dall'art. 1, comma 62, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, non è opponibile il segreto d'ufficio».

— Il testo del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 338, recante: «Regolamento recante semplificazione del procedimento di conferimento di incarichi individuali ad esperti da parte dei Ministri», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 8 giugno 1994, n. 132, supplemento ordinario.

Nota all'art. 5:

— Il testo dell'art. 10, comma 1, lettera *c)* del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114, recante: «Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 24 aprile 1998, n. 95, supplemento ordinario è il seguente:

«1. La regione prevede disposizioni per favorire lo sviluppo della rete commerciale nelle aree montane, rurali e insulari, per riqualificare la rete distributiva e rivitalizzare il tessuto economico sociale e culturale nei centri storici, nonché per consentire una equilibrata e graduale evoluzione delle imprese esistenti nelle aree urbane durante la fase di prima applicazione del nuovo regime amministrativo. In particolare, prevede:

a)-b) (Omissis);

c) per le aree di cui alle lettere *a), b)* e *c)* dell'art. 6, comma 3, l'indicazione dei criteri in base ai quali i comuni, per un periodo non superiore a due anni, possono sospendere o inibire gli effetti della comunicazione all'apertura degli esercizi di vicinato sulla base di specifica valutazione circa l'impatto del nuovo esercizio sull'apparato distributivo e sul tessuto urbano ed in relazione a programmi di qualificazione della rete commerciale finalizzati alla realizzazione di infrastrutture e servizi adeguati alle esigenze dei consumatori».

Note all'art. 7:

— Il testo dell'art. 10, comma 1-*bis*, del citato decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, è il seguente:

«1-*bis*. In attesa della stipula, in applicazione dei principi comunitari in materia, degli atti relativi ai contratti di programma e di servizio pubblico per gli anni 1997 e 1998, il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato a corrispondere alla società Ferrovie dello Stato S.p.a., alle singole scadenze, le somme allo scopo iscritte nei bilanci 1997 e 1998».

— Il testo dell'art. 4 della legge 4 marzo 1981, n. 67, recante «Responsabilità amministrativa patrimoniale di talune categorie di personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato» (Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 17 marzo 1981, n. 75) è il seguente:

«Art. 4. — È autorizzata l'istituzione di un fondo di solidarietà con il fine di assumere a proprio carico gli addebiti di cui al precedente articolo con effetto liberatorio.

Il fondo è finanziato con contributi mensili del personale di cui all'art. 1. A tal fine, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a praticare sull'importo del premio di produzione corrisposto al personale di cui all'art. 1 una ritenuta in misura pari, per l'anno 1979, al due per cento dell'importo del premio di produzione. Per gli anni successivi l'entità della trattenuta sarà stabilita, su proposta dell'organo di gestione del fondo, dal Ministro dei trasporti, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale e previo, parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad anticipare annualmente all'organo di gestione del fondo, a carico della dotazione dei capitoli 117 e 1019 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda, una somma pari all'entità globale delle ritenute praticate sul premio di produzione a carico del personale di cui all'art. 1. I conseguenti rapporti verranno regolati con apposita convenzione fra Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e organo di gestione del fondo.

Il fondo è amministrato dall'opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato, con gestione separata, ed è vincolato unicamente al perseguimento degli scopi di cui al primo comma del presente articolo.

Il fondo determinerà, nel proprio statuto, le aree e i limiti di intervento».

Note all'art. 8:

— Il testo degli articoli 18 e 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, recante «Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59» pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 10 dicembre 1997, n. 287, come modificato dal decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 4 novembre 1999, n. 259, è il seguente:

«Art. 18 *(Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale)*. — 1. L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, è regolato, a norma dell'art. 19, mediante contratti di servizio di durata non superiore a nove anni. L'esercizio deve rispondere a principi di economicità ed efficienza, da conseguirsi anche attraverso l'integrazione modale dei servizi pubblici di trasporto. I servizi in economia sono disciplinati con regolamento dei competenti enti locali.

2. Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale, per l'affidamento dei servizi le regioni e gli enti locali si attengono ai principi dell'art. 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, garantendo in particolare:

a) il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'art. 19 e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio. Alle gare possono partecipare i soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada; con esclusione delle società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o attraverso procedure non ad evidenza pubblica, e delle società dalle stesse controllate. Tale esclusione non opera limitatamente alle gare che hanno ad oggetto i servizi già espletati dai soggetti stessi. La gara è aggiudicata sulla base delle migliori condizioni economiche e di prestazione del servizio, nonché dei piani di sviluppo e potenziamento delle reti e degli impianti, oltre che della fissazione di un coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle singole linee esercite;

b) (abrogato);

c) (abrogato);

d) l'esclusione, in caso di mancato rinnovo del contratto alla scadenza a di decadenza dal contratto medesimo, di indennizzo al gestore che cessa dal servizio;

e) l'indicazione delle modalità di trasferimento, in caso di cessazione dell'esercizio, dal precedente gestore all'impresa subentrante dei beni strumentali funzionali all'effettuazione del servizio e del personale dipendente con riferimento a quanto disposto all'art. 26 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148;

f) l'applicazione della disposizione dell'art. 1, comma 5, del regolamento 1893/91/CEE alle società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale che, oltre a questi ultimi servizi, svolgono anche altre attività;

g) la determinazione delle tariffe del servizio in analogia, ove possibile, a quanto previsto dall'art. 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481.

3. Le regioni e gli enti locali, nelle rispettive competenze, incentivano, il riassetto organizzativo e attuano, entro e non oltre il 31 dicembre 2000, la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, anche con le procedure di. cui all'art. 17, commi 51 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127, in società di capitali, ovvero in cooperative a responsabilità limitata, anche tra i dipendenti, o l'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali a di gestione. Di tali società, l'ente titolare del servizio può restare socio unica per un periodo non superiore a due anni. Ove la trasformazione di cui al presente comma non avvenga entro il termine indicato, provvede il sindaco a il presidente della provincia nei successivi tre mesi. In caso di ulteriore inerzia, la regione procede all'affidamento immediato del relativo servizio mediante le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera *a)*.

3-*bis*. Le regioni prevedono un periodo transitorio, da concludersi comunque entro il 31 dicembre 2003, nel corso del quale vi è la facoltà di mantenere tutti gli affidamenti agli attuali concessionari ed alle società derivanti dalla trasformazioni di cui al comma 3, ma con l'obbligo di affidamento di quote di servizio o di servizi speciali mediante procedure concorsuali, previa revisione dei contratti di servizio in essere se necessaria; le regioni procedono altresì all'affidamento della gestione dei relativi servizi alle società costituite allo scopo dalle ex-gestioni governative, fermo restando quanto previsto dalle norme in materia di programmazione e di contratti di servizio di cui al capo II. Trascorso il periodo transitorio, tutti i servizi vengono affidati esclusivamente tramite le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera *a)*».

«Art. 19 *(Contratti di servizio)*. — 1. I contratti di servizio assicurano la completa corrispondenza fra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari e sono stipulati prima dell'inizio del loro periodo di validità. Per i servizi ferroviari i contratti di servizio sono stipulati sette mesi prima dell'inizio del loro periodo di validità, al fine di consentire la definizione degli orari nazionali.

2. I contratti di servizio per i quali non è assicurata, al momento della loro stipula, la corrispondenza tra gli importi di cui alla lettera *e)* del comma 3 e le risorse effettivamente disponibili sono nulli.

3. I contratti di servizio, nel rispetto anche delle disposizioni dell'art. 14, comma 2, del regolamento n. 1191/69/CEE, così come modificato dall'art. 1 del regolamento 1893/91/CEE, nonché nel rispetto dei principi sull'erogazione dei servizi pubblici così come fissati dalla carta dei servizi del settore trasporti, definiscono:

a) il periodo di validità;

b) le caratteristiche dei servizi offerti ed il programma di esercizio;

c) gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di età, manutenzione, confortevolezza e pulizia dei veicoli, e di regolarità delle corse;

d) la struttura tariffaria adottata;

e) l'importo eventualmente dovuto dall'ente pubblico all'azienda di trasporto per le prestazioni oggetto del contratto e le modalità di pagamento, nonché eventuali adeguamenti conseguenti a mutamenti della struttura tariffaria;

f) le modalità di modificazione del contratto successivamente alla conclusione;

g) le garanzie che devono essere prestate dall'azienda di trasporto;

h) le sanzioni in caso di mancata osservanza del contratto;

i) la ridefinizione dei rapporti, con riferimento ai lavoratori dipendenti e al capitale investito, dal soggetto esercente il servizio di trasporto pubblico, in caso di forti discontinuità nella quantità di servizi richiesti nel periodo di validità del contratto di servizio;

l) l'obbligo dell'applicazione, per le singole tipologie del comparto dei trasporti, dei rispettivi contratti collettivi di lavoro così come sottoscritti dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative e dalle associazioni datoriali di categoria;

4. Gli importi di cui al comma 3, lettera *e)*, possono essere soggetti a revisione annuale con modalità determinate nel contratto stesso allo scopo di incentivare miglioramenti di efficienza. I suddetti importi possono essere incrementati in misura non maggiore del tasso programmato di inflazione, salvo l'eventuale recupero delle differenze in caso di rilevante scostamento dal tasso effettivo di inflazione, a parità di offerta di trasporto.

5. I contratti di servizio pubblico devono rispettare gli articoli 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 1191/69 ed il regolamento (CEE) n. 1893/91, avere caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio e prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, al netto dei costi di infrastruttura, dovrà essere pari almeno allo 0,35 a partire dal 1° gennaio 2000. Trovano applicazione ai trasporti regionali e locali, a tale fine, le norme della direttiva 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991.

6. I contratti di servizio in vigore alla data di entrata in vigore del presente decreto sono adeguati, per le parti eventualmente in contrasto con il presente decreto, in occasione della prima revisione annuale».

— Il testo dell'art. 40 della legge 8 giugno 1962, n. 604 recante «Modificazioni allo stato giuridico e all'ordinamento della carriera dei segretari comunali e provinciali» (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 4 luglio 1962, n. 167) è il seguente:

«Art. 40 *(Provento e ripartizione dei diritti di segreteria)*. — È obbligatoria in tutti i Comuni la riscossione dei diritti di segreteria, da effettuarsi a mezzo di marche segnatasse in conformità alla tabella D.

Le Province sono autorizzate ad esigere, per la spedizione degli atti, i diritti di segreteria stabiliti nella tabella D indicata nel precedente comma».

— Il testo della tabella D della citata legge 8 giugno 1962, n. 604, è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 4 luglio 1962, n. 167.

Note all'art. 9:

— Il testo del decreto legislativo 29 giugno 1996, n. 414, recante: «Attuazione della delega conferita dall'art. 1, comuni 70 e 71, della legge 28 dicembre 1995, n. 549, in materia di soppressione del Fondo di previdenza per il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto» è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 9 agosto 1996, n. 186.

— Per il testo dell'art. 19 del citato decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, si veda nelle note all'art. 8.

— Il testo dell'art. 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, recante «Definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali» (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 30 agosto 1997, n. 202) è il seguente:

«Art. 8 *(Conferenza Stato-città ed autonomie locali e Conferenza unificata)*. — La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è unificata per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province, dei comuni e delle comunità montane, con la Conferenza Stato-regioni.

2. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è presieduta dal Presidente del consiglio dei ministri o, per sua delega, dal Ministro dell'interno o dal Ministro per gli affari regionali; ne fanno parte altresì il Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, il Ministro delle finanze, il Ministro dei lavori pubblici, il Ministro della sanità, il presidente dell'Associazione nazionale dei comuni d'Italia - ANCI, il presidente dell'Unione province d'Italia - UPI ed il presidente dell'Unione nazionale comuni, comunità ed enti montani - UNCEM. Ne fanno parte inoltre quattordici sindaci designati dall'ANCI e sei presidenti di provincia designati dall'UPI. Dei quattordici sindaci designati dall'ANCI cinque rappresentano le città individuate dall'art. 17 della legge 8 giugno 1990, n. 142. Alle riunioni possono essere invitati altri membri del Governo, nonché rappresentanti di amministrazioni statali, locali o di enti pubblici.

3. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è convocata almeno ogni tre mesi, e comunque in tutti i casi il presidente ne ravvisi la necessità o qualora ne faccia richiesta il presidente dell'ANCI, dell'UPI o dell'UNCEM.

4. La Conferenza unificata di cui al comma 1 è convocata dal Presidente del Consiglio dei Ministri. Le sedute sono presiedute dal Presidente del Consiglio dei Ministri o, su sua delega, dal Ministro per gli affari regionali o, se tale incarico non è conferito, dal Ministro dell'interno».

Nota all'art. 10:

— Per il testo dell'art. 119 del codice della navigazione si veda nelle note all'art. 1.

Note all'art. 11:

— Il testo vigente dell'art. 298 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, così come modificato dalla presente legge è il seguente:

«Art. 298 *(Navigazione valida per conseguire i titoli professionali)*. — La navigazione richiesta per i conseguimento dei certificati di abilitazione della gente di mare deve essere effettuata in acque marittime».

— Per opportuna conoscenza si riporta il testo dell'art. 298 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, nella sua formulazione originale:

«Art. 298. — La navigazione richiesta per il conseguimento dei titoli di capitano superiore di lungo corso, di capitano di lungo corso e di padrone marittimo deve essere effettuata almeno per un terzo su navi nazionali.

La navigazione effettuata entro il limite del mare territoriale o lungo le coste di due circondari confinanti fra loro è valida per il conseguimento dei titoli professionali di capo barca, per il traffico locale, capo barca per la pesca costiera, conduttore, fuochista autorizzato, motorista abilitato e marinaio motorista, non è valida per il conseguimento degli altri titoli.

La navigazione richiesta dal presente articolo deve essere effettuata in acque marittime».

Nota all'art. 12:

— Il testo dell'art. 2, commi 1 e 2 della legge 18 giugno 1998, n. 194, recante «Interventi nel settore dei trasporti»» pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 25 giugno 1998, n. 146, come modificato dall'art. 12, comma 3 della presente legge è il seguente:

«1. Al fine di contribuire al risanamento ed allo sviluppo dei trasporti pubblici locali, lo Stato concorre alla copertura dei disavanzi di esercizio non ripianati, relativi al triennio 1994-1996, dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza delle regioni a statuto ordinario e da queste certificati entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con un contributo quindicennale pari a lire 80 miliardi per l'anno 1998 ed a lire 160 miliardi a decorrere dall'anno 1999. Tale contributo sarà ripartito: *a)* per il 50 per cento, nella stessa proporzione con la quale è stato attribuito il contributo disposto dal comma 2 dell'art. 1 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, e successive modificazioni; *b)* per il restante 50 per cento, tra le regioni a statuto ordinario che a seguito dell'assegnazione di cui alla lettera *a)* conseguano una copertura dei disavanzi inferiore al 30 per cento; la ripartizione di tale quota sarà effettuata tra le regioni aventi titolo, in misura proporzionale alla differenza tra il 30 per cento dei rispettivi disavanzi certificati e i disavanzi ripianabili con le attribuzioni di cui alla lettera *a)*. Il concorso dello Stato opera anche nei confronti delle regioni e degli enti locali che hanno già dato copertura, anche parziale, ai disavanzi di cui al presente comma.

2. Il contributo statale che, in relazione al riconoscimento della percentuale indicata nel comma 1, eccedesse il 30 per cento dei disavanzi relativi al biennio 1994-1996, è utilizzato dalle regioni interessate per il miglioramento del trasporto pubblico locale, anche per le finalità di cui al comma 5 del presente articolo».

Note all'art. 13:

— Il testo dell'art. 10 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, recante «Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa» pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 6 marzo 1992, n. 55), è il seguente:

«Art. 10 — 1. Gli enti indicati all'art. 8 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, e gli altri enti interessati sono autorizzati ad accendere mutui della durata massima di 10 anni garantiti dallo Stato, per la realizzazione delle finalità indicate al medesimo art. 8, nonché per la realizzazione di sistemi ferroviari passanti, di collegamenti ferroviari con aree aeroportuali, espositive ed universitarie, di sistemi di trasporto rapido di massa e di programmi urbani integrati. A tal fine gli enti interessati sono tenuti a presentare domanda, sulla base dei relativi progetti, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Il CIPET, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane, approva il piano di riparto delle risorse e concede, per i singoli interventi, contributi in misura pari agli oneri per capitale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui. Per ogni intervento i mutui garantiti dallo Stato non possono superare il limite massimo del 50 per cento del costo di realizzazione dell'investimento. Tale limite non si applica agli interventi concernenti le ferrovie in regime di gestione commissariale governativa.

3. Le modalità per la concessione e l'erogazione dei contributi sono stabilite dal Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane.

4. Per l'erogazione dei contributi in conto capitale ed in conto interessi previsti dal presente articolo sono autorizzati limiti di impegno decennali di lire 195 miliardi per l'anno 1993 e di ulteriori 155 miliardi per l'anno 1994».

— Il testo dell'art. 9 della citata legge 26 febbraio 1992, n. 211, è il seguente:

«Art. 9 — 1. Per la realizzazione degli interventi previsti dagli articoli 1, 2, 3 e 4 della presente legge, possono essere corrisposti contributi, in misura non superiore al 10 per cento dell'investimento, per la durata massima di trenta anni, in relazione ad operazioni di mutuo contratte dagli enti locali e dai soggetti attuatori, a decorrere dal secondo semestre dell'anno 1992, con la Cassa depositi e prestiti, con istituti di credito abilitati ai sensi della normativa vigente ovvero con istituti di credito esteri. A tal fine sono autorizzati limiti di impegno trentennali di lire 175 miliardi per l'anno 1993 e di ulteriori 50 miliardi per l'anno 1994».

— Il testo vigente dell'art. 3, comma 1, lettera *a)*, della citata legge 26 febbraio 1992, n. 211, come modificato dalla presente legge è il seguente:

«1. Gli enti locali interessati predispongono i piani di intervento corredati da analisi comparative costi-benefici definendo, ove necessario, accordi di programma con le amministrazioni ed i soggetti interessati, ai sensi dell'art. 27, commi 1, 2, 3, 4, 5 e 6, della legge 8 giugno 1990, n. 142. I programmi di interventi e gli accordi di programma devono, tra l'altro:

a) essere corredati dalla progettazione definitiva dallo studio di valutazione di impatto ambientale e dal piano economico-finanziario volto ad assicurare l'equilibrio finanziario, che deve, fra l'altro, indicare l'investimento complessivo ivi compresi gli oneri finanziari, i costi di manutenzione delle infrastrutture e degli impianti, i costi di gestione, i prevedibili proventi vari, i proventi dell'esercizio calcolati sulla base delle tariffe definite per conseguire l'equilibrio del piano economico-finanziario medesimo nonché gli investimenti privati ed i finanziamenti pubblici derivanti da leggi statali e regionali e da impegni di bilancio comunale».

— Il testo dell'art. 50, comma 1, lettera *a)*, della legge 23 dicembre 1998, n. 448, recante «Misure di finanza pubblica per la stabilizzazione e lo sviluppo» (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 29 dicembre 1998, n. 302, Supplemento ordinario), è il seguente:

«1. Al fine di agevolare lo sviluppo dell'economia e dell'occupazione, sono disposti i seguenti finanziamenti:

a) per la prosecuzione degli interventi previsti dall'art. 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, sono autorizzati ulteriori limiti di impegno ventennali di lire 80 miliardi a decorrere dall'anno 2000 e di lire 100 miliardi a decorrere dall'anno 2001; a tal fine, per una migliore attuazione degli interventi ivi previsti, all'art. 1 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, e successive modificazioni, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

1-*bis*. Le disposizioni della presente legge si applicano anche ai sistemi di trasporto pubblico urbano con trazione a fune nonché ai sistemi urbani di connessione quali ascensori e tapis roulant».

Nota all'art. 15:

— Il testo dell'art. 8, comma 3 del citato decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, è il seguente:

«3. Le regioni subentrano allo Stato, quali concedenti delle ferrovie di cui al comma 1, lettere *a)* e *b)*, sulla base di accordi di programma, stipulati a norma dell'art. 12 del presente decreto, con i quali sono definiti, tra l'altro, per le ferrovie in concessione di cui al comma 1, lettera *b)*, i finanziamenti diretti al risanamento tecnico-economico di cui all'art. 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616».

Nota all'art. 16:

— Il testo della legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante: «Riordino della legislazione in materia portuale» è pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale*, n. 28, del 4 febbraio 1994.

— Il testo del regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1277 recante: «Norme intese a regolare la gestione amministrativa e contabile degli uffici del lavoro portuale e dei fondi relativi», convertito con modificazioni, dalla legge 3 marzo 1932, n. 269, è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 26 ottobre 1931, n. 248.

Nota all'art. 17:

— Il testo della legge 15 marzo 1997, n. 59, recante: «Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della Pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa» è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 17 marzo 1997, n. 63, supplemento ordinario.

Note all'art. 18:

— Il testo della legge 26 gennaio 1865, n. 2134, recante: «Legge contenente disposizioni e norme circa il riparto del prodotto delle pene pecuniarie e di altri proventi in materia penale» è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 18 febbraio 1865.

— Il testo della legge 11 febbraio 1971, n. 50, recante: «Norme sulla navigazione da diporto» è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 18 marzo 1971, n. 69.

— Il testo dell' art. 208, comma 4 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: «Nuovo codice della strada» pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 18 maggio 1992, n. 114, supplemento ordinario, come modificato dalla presente legge, è il seguente:

«4. I proventi spettanti agli altri enti indicati nel comma 1 sono devoluti alle finalità di cui al comma 2, nonché al miglioramento della circolazione sulle strade, al potenziamento e al miglioramento della segnaletica stradale e alla redazione dei piani di cui all'art. 36, alla fornitura di mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale di loro competenza e alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica nonché, in misura non inferiore al 10 per cento, ad interventi per la sicurezza stradale, in particolare a tutela degli utenti deboli: pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili. Gli stessi enti determinano annualmente, con delibera della giunta, le quote da destinarsi alle suindicate finalità. Le determinazioni sono comunicate al Ministro dei lavori pubblici; per i comuni la comunicazione è dovuta solo da quelli con popolazione superiore a cinquemila abitanti».

Nota all'art. 19:

— Il testo dell' art. 18 della citata legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificato dalla presente legge, è il seguente:

«Art. 18 *(Concessione di aree e banchine).* — 1. L'Autorità portuale e, dove non istituita, ovvero prima del suo insediamento, l'organizzazione portuale o l'autorità marittima danno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'art. 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali. È altresì sottoposta a concessione da parte dell'autorità portuale, e laddove non istituita dall'autorità marittima, la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo, come individuati ai sensi dell'art. 4, comma 3. Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, con proprio decreto. Con il medesimo decreto sono altresì indicati:

a) la durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario;

b) i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare.

1-*bis*. Sono fatti salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i canoni stabiliti dalle autorità portuali relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1.

2. Con il decreto di cui al comma 1 sono altresì indicati i criteri cui devono attenersi le autorità portuali o marittime nel rilascio delle concessioni al fine di riservare nell'ambito portuale spazi operativi allo svolgimento delle operazioni portuali da parte di altre imprese non concessionarie.

3. Con il decreto di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti e della navigazione adegua la disciplina relativa alle concessioni di aree e banchine alle normative comunitarie.

4. Per le iniziative di maggiore rilevanza, il presidente dell'autorità portuale può concludere, previa delibera del comitato portuale, con le modalità di cui al comma 1, accordi sostitutivi della concessione demaniale ai sensi dell'art. 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

5. Le concessioni o gli accordi sostitutivi di cui al comma 4 possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali.

6. Ai fini del rilascio della concessione di cui al comma 1 è richiesto che i destinatari dell'atto concessorio:

a) presentino, all'atto della domanda, un programma di attività, assistito da idonee garanzie, anche di tipo fideiussorio, volto all'incremento dei traffici e alla produttività del porto;

b) possiedano adeguate attrezzature tecniche ed organizzative, idonee anche dal punto di vista della sicurezza a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi;

c) prevedano un organico di lavoratori rapportato al programma di attività di cui alla lettera *a)*.

7. In ciascun porto l'impresa concessionaria di un'area demaniale deve esercitare direttamente l'attività per la quale ha ottenuto la concessione, non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui alle concessioni già esistenti nella stessa area demaniale, e non può svolgere attività portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione.

8. L'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima sono tenute ad effettuare accertamenti con cadenza annuale al fine di verificare il permanere dei requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attività di cui al comma 6, lettera *a)*.

9. In caso di mancata osservanza degli obblighi assunti da parte del concessionario, nonché di mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel programma di attività, di cui al comma 6, lettera *a)*, senza giustificato motivo, l'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima revocano l'atto concessorio.

9-*bis*. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai depositi e stabilimenti di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido, nonché di altri prodotti affini, siti in ambito portuale».

Note all'art. 20:

— Il testo dell'art. 9, comma 4 del citato decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, è il seguente:

«4. Al fine di completare il processo di trasformazione di cui all'art. 21 della legge n. 84 del 1994, e successive modificazioni, sono previsti interventi destinati a riequilibrare situazioni contabili previste nei bilanci delle compagnie e dei gruppi portuali, compresa la compagnia carenanti del porto di Genova, modificatesi a causa di eventi non imputabili alla gestione delle compagnie e dei gruppi medesimi, nonché a definire situazioni derivanti da contenzioso, anche stragiudiziale, scaturenti dalla previgente normativa del settore, non ancora conclusesi alla data di entrata in vigore del presente decreto. A sostegno del processo di trasformazione e di sviluppo dei porti sono, altresì, previsti interventi diretti alla riqualificazione e riconversione del personale presente nell'organico delle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21 della legge n. 84 del 1994, e successive modificazioni. All'onere derivante dal presente comma, valutato in lire 100 miliardi, provvede la gestione commissariale del fondo di cui all'art. 6, comma 1, del presente decreto sulla base di risultanze debitamente documentate e accertate da apposita commissione istituita dal Ministro dei trasporti e della navigazione».

— Il testo dell'art. 1, comma 1, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, recante «Soppressione del fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali e interventi in favore dei lavoratori e dei dipendenti delle compagnie e dei gruppi portuali» (Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 23 gennaio 1990, n. 18) convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, (Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 24 marzo 1990, n. 70) è il seguente:

«1. La legge 17 febbraio 1981, n. 26, è abrogata. Con effetto dal 1° febbraio 1990 il fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali è posto in liquidazione. Alle operazioni di liquidazione, nonché agli adempimenti connessi all'attuazione dell'art. 3, provvede il commissario liquidatore di cui all'art. 4».

— Il testo dell'art. 4 del citato decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, è il seguente:

«Art. 4. — 1. Entro dieci giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro della marina mercantile, è nominato un commissario liquidatore ed è stabilito il relativo compenso. Il commissario resta in carica fino al 31 dicembre 1992, con il compito di:

a) svolgere tutte le operazioni relative agli adempimenti in scadenza al 31 dicembre 1992, ivi compresi gli adempimenti contrattuali inerenti la prosecuzione della gestione della casa di soggiorno per lavoratori portuali in Dovadola fino al predetto termine;

b) provvedere alla redazione del conto consuntivo del fondo per l'esercizio 1989 e successivi;

c) provvedere alla accensione dei mutui previsti dal comma 7, il cui importo affluisce ad apposita contabilità speciale aperta presso la tesoreria centrale dello Stato, intestata al fondo gestione in liquidazione. Detto fondo è inserito nella tabella *A* allegata alla legge 29 ottobre 1984, n. 720, e ad esso si applicano tutte le disposizioni che regolano il sistema di tesoreria unica.

2. La vigilanza sulla gestione liquidatoria viene esercitata da un collegio sindacale composto da tre membri, di cui due scelti tra funzionari del Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato e uno del Ministero della marina mercantile. Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, si provvede alla nomina dei componenti del collegio e viene fissata la misura del compenso annuo spettante ai componenti medesimi. Il presidente del Collegio è scelto tra i funzionari in rappresentanza del Ministero del tesoro. Per i restanti membri è nominato un supplente. L'onere connesso al funzionamento degli organi fa carico alla contabilità indicata al comma 1, lettera *c)*.

3. A decorrere dal 1° gennaio 1993, la gestione di liquidazione è assunta dall'Ispettorato generale per gli affari e per la gestione del patrimonio degli enti disciolti presso il Ministero del tesoro, di cui alla legge 4 dicembre 1956, n. 1404.

4. Ai fini della prosecuzione delle operazioni di liquidazione il predetto Ispettorato può avvalersi del personale di cui all'art. 1, comma 2.

5. Entro il 31 marzo 1993, il commissario liquidatore è tenuto a presentare all'Ispettorato generale di cui al comma 3 tutti gli atti e la documentazione previsti dall'art. 3 della legge 4 dicembre 1956, n. 1404, unitamente ad una relazione del collegio sindacale.

6. Entro la stessa data del 31 marzo 1993 cessa dall'incarico il collegio sindacale di cui al comma 2.

7. Per l'attuazione del presente decreto è autorizzata la contrazione di mutui con le sezioni di credito per le opere pubbliche, il CREDIOP e l'IMI, anche in deroga ai rispettivi statuti, in razione di lire 550 miliardi per ciascuno degli anni 1990 e 1991 e nel limite di lire 650 miliardi per l'anno 1992, il cui onere di ammortamento per capitale ed interessi è assunto a carico dello Stato con rimborso dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello di stipula dei mutui stessi.

8. All'onere derivante dall'ammortamento dei mutui di cui al comma 7, valutato in lire 90 miliardi per l'anno 1991 ed in lire 180 miliardi per l'anno 1992, si provvede mediante utilizzo delle proiezioni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1990, all'uopo utilizzando l'accantonamento "Norme per il rinnovamento della gestione degli istituti contrattuali lavoratori portuali (ammortamenti mutui)".

9. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio».

Nota all'art. 21:

— Il testo del regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 (Approvazione del testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 28 febbraio 1913, n. 49.

Nota all'art. 22:

— Il testo dell'art. 9, comma 6, del citato decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, è il seguente:

«6. Per realizzare un programma di escavazione dei porti marittimi nazionali, è stanziato l'importo di lire 120 miliardi. Al relativo onere provvede la gestione commissariale del fondo di cui all'art. 6, comma 1, sulla base di apposita rendicontazione».

Note all'art. 23:

— Per il testo della legge 11 febbraio 1971, n. 50, si veda nelle note all'art. 18.

— Il testo della tabella 3 allegata alla legge 1° dicembre 1986, n. 870 recante «Misure urgenti straordinarie per i servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del ministero dei trasporti» è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 16 dicembre 1986, n. 291.

Nota all'art. 24:

— Il testo dell'art. 21, comma 8, della legge 11 febbraio 1994, n. 109 recante «Legge quadro in materia di lavori pubblici», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 19 febbraio 1994, n. 41, del supplemento ordinario è il seguente:

«8. Le spese relative alla commissione sono inserite nel quadro economico del progetto tra le somme a disposizione dell'ammistrazione».

Note all'art. 25:

— Il testo dell'art. 146 del codice della navigazione è il seguente:

«Art. 146 *(Iscrizione delle navi e dei galleggianti)*. — Le navi maggiori sono iscritte nelle matricole tenute dagli uffici di compartimento marittimo e dagli altri uffici designati dal ministro per le comunicazioni.

Le navi minori e i galleggianti sono iscritti nei registri tenuti dagli uffici di compartimento e di circondario o dagli altri uffici indicati dal regolamento.

Per le navi e i galleggianti addetti alla navigazione interna i registri sono tenuti dagli ispettori di porto e dagli altri uffici indicati da leggi e regolamenti».

— Il testo dell'art. 20 della citata legge 11 febbraio 1971, n. 50, recante: «Norme sulla navigazione da diporto», articolo abrogato dall'art. 33, decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431, (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 17 dicembre 1997, n. 293) è il seguente:

«Art. 20. — Fermo restando quanto stabilito dall'art. 18 della presente legge, le abilitazioni al comando delle imbarcazioni da diporto sono rilasciate per:

a) imbarcazioni a vela con o senza motore ausiliario per la navigazione entro sei miglia dalla costa;

b) imbarcazione a vela con o senza motore ausiliario per la navigazione senza alcun limite distanza dalla costa;

c) imbarcazioni a motore aventi caratteristiche e potenza superiori a quelle indicate all'art. 18, primo comma, per la navigazione entro sei miglia dalla costa;

d) imbarcazioni a motore per la navigazione senza alcun limite dalla costa.

Per il comando e la condotta di natanti da diporto a vela con motore ausiliario avente caratteristiche analoghe a quelle indicate al primo comma dell'art. 18 della presente legge, nonché per il comando e la condotta di motovelieri e di natanti, dotati di motore aventi caratteristiche analoghe a quelle sopra indicate, le abilitazioni sono

le stesse e vengono conseguite con le medesime modalità previste per le imbarcazioni a vela con motore ausiliario e a motore, abilitate alla navigazione entro 6 miglia di distanza dalla costa.

Per il comando e la condotta di motovelieri abilitati alla navigazione senza alcun limite le abilitazioni sono le stesse e vengono conseguite con le medesime modalità previste per le imbarcazioni a vela con motore ausiliario abilitate senza alcun limite.

Per il comando delle navi da diporto e per la condotta dei motori delle imbarcazioni da diporto è prevista apposita abilitazione.

L'abilitazione per il comando delle imbarcazioni a vela e quella per il comando di imbarcazioni a motore possono essere conseguite, congiuntamente, qualora riguardino lo stesso tipo di navigazione, a seguito di un solo esame sostenuto sulla base dei programmi relativi alla vela e al motore.

La composizione delle commissioni, nonché i programmi e le modalità di svolgimento degli esami per il conseguimento delle abilitazioni previste dalle lettere *b)* e *d)* del primo comma del presente articolo sono stabiliti dal Ministro della marina mercantile.

I programmi e le modalità di svolgimento degli esami per il conseguimento delle abilitazioni previste dalle lettere *a)* e *c)* del primo comma del presente articolo sono stabiliti dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti».

— Il testo del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 21 gennaio 1994, n. 232, recante «Regolamento di sicurezza per la navigazione da diporto» è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 15 aprile1994, n. 87.

— Il testo del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, recante «Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 22 gennaio 1992, n. 17, del supplemento ordinario.

— Il testo vigente dell'art. 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, recante: «Modificazioni ed integrazioni alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, recante norme sulla navigazione da diporto» pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 20 marzo 1976, n. 74 è il seguente:

«Art. 17. — 1. Le navi, le imbarcazioni e i natanti (a motore o a vela con motore ausiliario) da diporto nazionali sono soggetti al pagamento della tassa di stazionamento.

2. La tassa di stazionamento per le unità da diporto è stabilita nei seguenti importi:

a) fino sei metri fuori tutto, per ogni centimetro L. 400;

b) per ogni centimetro eccedente metri sei fino a metri sette e mezzo, L. 800;

c) per ogni centimetro eccedente metri sette e mezzo e fino a dodici metri L. 1.500;

d) per ogni centimetro eccedente dodici metri e fino a diciotto metri L. 4.000;

e) per ogni centimetro eccedente diciotto metri e fino a ventiquattro metri L. 6.000;

f) per ogni centimetro eccedente ventiquattro metri L. 8.000.

2.1. L'applicazione dei parametri della tassa di stazionamento per le unità da diporto di cui al comma 2 decorre dal 1° gennaio 1995.

2-*bis*. La tassa di stazionamento non si applica agli apparecchi obbligatori di salvataggio, nonché ai battelli di servizio purché questi rechino l'indicazione della imbarcazione o della nave al cui servizio sono posti.

2-*ter*. Gli importi indicati nel comma 2 sono ridotti del 15, del 30 e del 45 per cento rispettivamente dopo cinque, dieci e quindici anni dalla prima immatricolazione, dovunque avvenuta, o dalla costruzione qualora l'immatricolazione non risulti eseguita: in quest'ultimo caso i periodi anzidetti decorrono dal primo gennaio dell'anno successivo a quello di costruzione.

3. Per le unità a vela con motore ausiliario la tassa di stazionamento calcolata come previsto al comma 2 è ridotta alla metà.

3-*bis*. Per i motovelieri la tassa di stazionamento, calcolata come previsto al comma 2 del presente articolo, è ridotta a 2/3.

3-*ter*. I natanti a bordo dei quali sia stato installato un motore avente cilindrata superiore a 1300 cc, se a carburazione a due tempi, o a 1800 cc, se a carburazione a quattro tempi aspirati, o a 1300 cc, se a carburazione a quattro tempi sovralimentati, o a 3300 cc, se a motore diesel, comunque con potenza superiore a 55,15 kw o a 75 cv sono soggetti al pagamento di una tassa di stazionamento nella misura e con le modalità previste per le imbarcazioni a motore, di pari lunghezza.

4. Le modalità di riscossione della tassa di stazionamento sono stabilite con decreto del Ministro della marina mercantile, emanato di concerto con i Ministri delle finanze e dei trasporti.

5. La mancata corresponsione della tassa di stazionamento comporta una sovratassa pari al triplo della tassa dovuta, oltre il pagamento del tributo evaso.

6. La tassa di stazionamento è annuale per le imbarcazioni e navi da diporto, mentre è dovuta solo per il periodo d'uso per i natanti con un minimo di quattro mesi».

Note all'art. 26:

— Il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, reca: «Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima)».

— Il testo dell'art. 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, recante: «Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 23 gennaio 1992, n. 18 è il seguente:

2. Costituiscono autoservizi pubblici non di linea:

a) il servizio di taxi con autovettura, moto-carrozzetta, natante e veicoli a trazione animale;

b) il servizio di noleggio con conducente e autovettura, motocarrozzetta, natante e veicoli a trazione animale».

— Il testo dell'art. 6, della citata legge 15 gennaio 1992, n. 21, è il seguente:

«Art. 6 *(Ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea)*. — 1. Presso le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura è istituito il ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea.

2. È requisito indispensabile per l'iscrizione nel ruolo il possesso del certificato di abilitazione professionale previsto dall'ottavo e dal nono comma dell'art. 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito dall'art. 2 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, e successivamente modificato dall'art. 2 della legge 18 marzo 1988, n. 111, e dall'art. 1 della legge 24 marzo 1988, n. 112.

3. L'iscrizione nel ruolo avviene previo esame da parte di apposita commissione regionale che accerta i requisiti di idoneità all'esercizio del servizio, con particolare riferimento alla conoscenza geografica e toponomastica.

4. Il ruolo è istituito dalle regioni entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. Entro lo stesso termine le regioni costituiscono le commissioni di cui al comma 3 e definiscono i criteri per l'ammissione nel ruolo.

5. L'iscrizione nel ruolo costituisce requisito indispensabile per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.

6. L'iscrizione nel ruolo è altresì necessaria per prestare attività di conducente di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea in qualità di sostituto del titolare della licenza o dell'autorizzazione per un tempo definito e/o un viaggio determinato, o in qualità di dipendente di impresa autorizzata al servizio di noleggio con conducente o di sostituto a tempo determinato del dipendente medesimo.

7. I soggetti che, al momento dell'istituzione del ruolo, risultino già titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono iscritti di diritto nel ruolo».

— Il testo vigente dell'art. 24 del citato codice della navigazione, è il seguente:

«Art. 24 *(Navigazione promiscua)*. — Le navi addette alla navigazione interna, quando entrano in acque marittime, devono osservare le norme di polizia marittima e sono sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione marittima.

Parimenti le navi addette alla navigazione marittima, quando entrano in acque interne, devono osservare le norme di polizia in vigore per tali acque e sono sottoposte alla vigilanza degli organi competenti per la navigazione interna».».

— Il testo dell'art. 4 del citato decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, è il seguente:

«Art. 4 *(Zone di navigazione promiscua).* — La navigazione di navi addette alla navigazione marittima in acque interne o di navi addette alla navigazione interna in acque marittime, a norma dell'art. 24 del codice, può svolgersi limitatamente alle zone di acque interne o marittime alle quali rispettivamente la navigazione di dette navi si estende in via normale per le esigenze della navigazione stessa.

Nei casi dubbi i limiti di tali zone di navigazione promiscua sono fissati, secondo i criteri indicati nel comma precedente, d'accordo fra il capo del compartimento marittimo e il direttore dell'ispettorato compartimentale e, in caso di disaccordo, dai ministri per la marina mercantile e per i trasporti.

Fuori delle zone di cui ai commi precedenti la navigazione in acque interne di navi destinate alla navigazione marittima e la navigazione in acque marittime di navi destinate alla navigazione interna sono soggette, salvo che non siano effettuate per trasporti riconosciuti di carattere eccezionale dai ministri per la marina mercantile e per i trasporti, a tutte le disposizioni del codice, del presente regolamento e delle altre leggi e regolamenti speciali rispettivamente attinenti alla navigazione interna e alla navigazione marittima».

Note all'art. 27:

— Il testo dell'art. 105, comma 2, lettera *d)* del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante: «Conferimento di funzioni e compiti amministravi dello Stato alle regioni ed enti locali, in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 21 aprile 1998, n. 92, del supplemento ordinario, è il seguente:

«2. Tra le funzioni di cui al comma 1 sono, in particolare, conferite alle regioni le funzioni relative:

a)-c) (Omissis);

d) alla disciplina della navigazione interna».

— Il testo vigente dell'art. 1231 del citato codice della navigazione, è il seguente:

«Art. 1231 *(Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione).* — Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di sicurezza della navigazione è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda fino a lire quattrocentomila».

Note all'art. 28:

— Il testo dell'art. 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante «Nuovo codice della strada» (pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* del 18 maggio 1992, n. 114), come modificato dalla presente legge, è il seguente:

«Art 10 *(Veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità).* — 1. È eccezionale il veicolo che nella propria configurazione di marca superi, per specifiche esigenze funzionali, i limiti di sagoma o massa stabiliti negli articoli 61 e 62.

2. È considerato trasporto in condizioni di eccezionalità:

a) il trasporto di una o più cose indivisibili che, per le loro dimensioni, determinano eccedenza rispetto ai limiti di sagoma stabiliti dall'art. 61, ma sempre nel rispetto dei limiti di massa stabiliti nell'art. 62; insieme con le cose indivisibili possono essere trasportate anche altre cose non eccedenti per dimensioni i limiti dell'art. 61, sempreché non vengano superati i limiti di massa stabiliti dall'art. 62;

b) il trasporto, che ecceda congiuntamente i limiti fissati dagli articoli 61 e 62, di blocchi di pietra naturali, di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici coils e laminati grezzi, eseguito con veicoli eccezionali, può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, e comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli; qualora vengano superati i limiti di cui all'art. 62, ma nel rispetto dell'art. 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'art. 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali ricorre sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi la predetta massa complessiva non potrà essere superiore a 38 tonnellate se autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se autoveicoli isolati a quattro assi, a 86 tonnellate se complessi di veicoli a sei assi, a 108 tonnellate se complessi di veicoli ad otto assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso, in cui venga trasportato un unico pezzo indivisibile.

2-bis. *Ove i veicoli di cui al comma 2, lettera* b)*, per l'effettuazione delle attività ivi previste, compiano percorsi ripetitivi con sagome di carico sempre simili, l'autorizzazione alla circolazione è concessa dall'ente proprietario previo pagamento di un indennizzo forfettario pari a 1,5, 2 e 3 volte gli importi rispettivamente dovuti per i medesimi veicoli isolati a tre e quattro assi e le combinazioni a sei o più assi, da corrispondere contestualmente alla tassa di possesso e per la stessa durata. L'autorizzazione per la percorrenza di strade di tipo «A» è comunque subordinata al pagamento delle tariffe prescritte dalle società autostradali. I proventi dei citati indennizzi affluiscono in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato e sono assegnati agli enti proprietari delle strade in analogia a quanto previsto dall'art. 34 per i veicoli classificati mezzi d'opera. Ai veicoli ed ai trasporti di cui sopra sono altresì applicabili le sanzioni di cui al comma 5 dell'art. 34, aumentate di due volte, e ai commi 21 e 22 del presente articolo.*

3. È considerato trasporto in condizioni di eccezionalità anche quello effettuato con veicoli:

a) il cui carico indivisibile sporge posteriormente oltre la sagoma del veicolo di più di 3/10 della lunghezza del veicolo stesso;

b) che, pur avendo un carico indivisibile sporgente posteriormente meno di 3/10, hanno lunghezza, compreso il carico, superiore alla sagoma limite in lunghezza propria di ciascuna categoria di veicoli;

c) il cui carico indivisibile sporge anteriormente oltre la sagoma del veicolo;

d) isolati o costituenti autotreno, ovvero autoarticolati, purché il carico non sporga anteriormente dal semirimorchio, caratterizzati in modo permanente da particolari attrezzature risultanti dalle rispettive carte di circolazione, destinati esclusivamente al trasporto di veicoli che eccedono i limiti previsti dall'art. 61;

e) isolati o costituenti autotreni ovvero autoarticolati dotati di blocchi d'angolo di tipo normalizzato allorché trasportino esclusivamente contenitori o casse mobili di tipo unificato, per cui vengono superate le dimensioni o le masse stabilite rispettivamente dall'art. 61 e dall'art. 62;

f) mezzi d'opera definiti all'art. 54, comma 1, lettera *n)*, quando eccedono i limiti di massa stabiliti dall'art. 62;

g) con carrozzeria ad altezza variabile che effettuano trasporti di animali vivi;

g-bis) *che trasportano balle o rotoli di paglia e fieno;*

g-ter) *isolati o complessi di veicoli, adibiti al trasporto di macchine operatrici e di macchine agricole.*

4. Si intendono per cose indivisibili, ai fini delle presenti norme, quelle per le quali la riduzione delle dimensioni o delle masse, entro i limiti degli articoli 61 o 62, può recare danni o compromettere la funzionalità delle cose ovvero pregiudicare la sicurezza del trasporto.

5. I veicoli eccezionali possono essere utilizzati solo dalle aziende che esercitano ai sensi di legge l'attività del trasporto eccezionale ovvero in uso proprio per necessità inerenti l'attività aziendale; l'immatricolazione degli stessi veicoli potrà avvenire solo a nome e nella disponibilità delle predette aziende.

6. I trasporti ed i veicoli eccezionali sono soggetti a specifica autorizzazione alla circolazione, rilasciata dall'ente proprietario o concessionario per le autostrade, strade statali e militari e dalle regioni per la rimanente rete viaria, *salvo quanto stabilito al comma 2, lettera* b).

Non sono soggetti ad autorizzazione i veicoli:

a) di cui al comma 3, lettera *d)*, quando, ancorché per effetto del carico, non eccedano in altezza 4,20 m e non eccedano in lunghezza di oltre il 12%, *con i limiti stabiliti dall'art. 61*; tale eccedenza può essere anteriore e posteriore, oppure soltanto posteriore, per i veicoli isolati o costituenti autotreno, e soltanto posteriore per gli autoarticolati, a condizione che chi esegue il trasporto verifichi che nel percorso siano comprese esclusivamente strade o tratti di strada aventi le caratteristiche indicate nell'art. 167, comma 4;

b) di cui al comma 3, *lettera* g), *lettera* g-bis) e *lettera* g-ter), quando non eccedano l'altezza di 4,30 m con il carico e le altre dimensioni stabilite dall'art. 61 o le masse stabilite dall'art. 62, a condizione che chi esegue il trasporto verifichi che nel percorso siano comprese esclusivamente strade o tratti di strada aventi le caratteristiche indicate nell'art. 167, comma 4;

b-bis) *di cui al comma 3, lettera* e), *quando, ancorché per effetto del carico, non eccedano l'altezza 4,30 m e non eccedano in lunghezza di oltre il 12 per cento i limiti stabiliti dall'art. 61, a condizione che siano rispettati gli altri limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62 e che chi esegue il trasporto verifichi che nel percorso siano compresi esclusivamente strade o tratti di strada aventi le caratteristiche indicate nell'art. 167, comma 4.*

7. I veicoli di cui all'art. 54, comma 1, lettera *n)*, classificati mezzi d'opera e che eccedono i limiti di massa stabiliti nell'art. 62, non sono soggetti ad autorizzazione alla circolazione a condizione che:

a) non superino i limiti di massa indicati nel comma 8 e comunque i limiti dimensionali dell'art. 61;

b) circolino nelle strade o in tratti di strade che nell'archivio di cui all'art. 226 risultino transitabili per detti mezzi, fermo restando quanto stabilito dal comma 4 dello stesso art. 226;

c) da parte di chi esegue il trasporto sia verificato che lungo il percorso non esistano limitazioni di massa totale a pieno carico o per asse segnalate dai prescritti cartelli;

d) per essi sia stato corrisposto l'indennizzo di usura di cui all'art. 34.

Qualora non siano rispettate le condizioni di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)* i suddetti mezzi devono richiedere l'apposita autorizzazione prevista per tutti gli altri trasporti eccezionali.

8. La massa massima complessiva a pieno carico dei mezzi d'opera, purché l'asse più caricato non superi le 13 t, non può eccedere:

a) veicoli a motore isolati:

due assi: 20 t;

tre assi: 33 t;

quattro o più assi, con due assi anteriori direzionali: 40 t;

b) complessi di veicoli:

quattro assi: 44 t;

cinque o più assi: 56 t;

cinque o più assi, per il trasporto di calcestruzzo in betoniera: 54 t.

9. L'autorizzazione è rilasciata o volta per volta o per più transiti o per determinati periodi di tempo nei limiti della massa massima tecnicamente ammissibile. Nel provvedimento di autorizzazione possono essere imposti percorsi prestabiliti ed un servizio di scorta della polizia stradale o tecnica, secondo le modalità e nei casi stabiliti dal regolamento. Qualora sia prevista la scorta della polizia stradale, questa, ove le condizioni di traffico e la sicurezza stradale lo consentano, può autorizzare l'impresa ad avvalersi, in sua vece, della scorta tecnica, secondo le modalità stabilite nel regolamento.

10. L'autorizzazione può essere data solo quando sia compatibile con la conservazione delle sovrastrutture stradali, con la stabilità dei manufatti e con la sicurezza della circolazione. In essa sono indicate le prescrizioni nei riguardi della sicurezza stradale. Se il trasporto eccezionale è causa di maggiore usura della strada in relazione al tipo di veicolo, alla distribuzione del carico sugli assi e al periodo di tempo o al numero dei transiti per i quali è richiesta l'autorizzazione, deve altresì essere determinato l'ammontare dell'indennizzo, dovuto all'ente proprietario della strada, con le modalità previste dal comma 17. L'autorizzazione è comunque subordinata al pagamento delle spese relative agli eventuali accertamenti tecnici preventivi e alla organizzazione del traffico eventualmente necessaria per l'effettuazione del trasporto nonché alle opere di rafforzamento necessarie. *Ai limiti dimensionali stabiliti dall'autorizzazione non concorrono le eventuali eccedenze derivanti dagli organi di fissaggio ed ancoraggio del carico.*

11. L'autorizzazione alla circolazione non è prescritta per i veicoli eccezionali di cui al comma 1 quando circolano senza superare nessuno dei limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62 e quando garantiscono il rispetto della iscrizione nella fascia di ingombro prevista dal regolamento.

12. Non costituisce trasporto eccezionale, e pertanto non è soggetto alla relativa autorizzazione, il traino di veicoli in avaria non eccedenti i limiti dimensionali e di massa stabiliti dagli articoli 61 o 62, quando tale traino sia effettuato con veicoli rispondenti alle caratteristiche costruttive e funzionali indicate nel regolamento e sia limitato al solo itinerario necessario a raggiungere la più vicina officina.

13. Non costituisce altresì trasporto eccezionale l'autoarticolato il cui semirimorchio è allestito con gruppo frigorifero autorizzato, sporgente anteriormente a sbalzo, a condizione che il complesso non ecceda le dimensioni stabilite dall'art. 61.

14. I veicoli per il trasporto di persone che per specificate e giustificate esigenze funzionali superino le dimensioni o le masse stabilite dagli articoli 61 o 62 sono compresi tra i veicoli di cui al comma 1. I predetti veicoli, qualora utilizzino i sistemi di propulsione ad alimentazione elettrica, sono esenti dal titolo autorizzativo allorché presentano un'eccedenza in lunghezza rispetto all'art. 61 dovuta all'asta di presa di corrente in posizione di riposo. L'immatricolazione, ove ricorra, e l'autorizzazione all'impiego potranno avvenire solo a nome e nella disponibilità di imprese autorizzate ad effettuare il trasporto di persone.

15. L'autorizzazione non può essere accordata per i motoveicoli ed è comunque vincolata ai limiti di massa e alle prescrizioni di esercizio indicate nella carta di circolazione prevista dall'art. 93.

16. Nel regolamento sono stabilite le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti al trasporto eccezionale, nonché dei mezzi d'opera.

17. Nel regolamento sono stabilite le modalità per il rilascio delle autorizzazioni per l'esecuzione dei trasporti eccezionali, ivi comprese le eventuali tolleranze, l'ammontare dell'indennizzo nel caso di trasporto eccezionale per massa, e i criteri per la imposizione della scorta tecnica o della scorta della polizia della strada. Nelle autorizzazioni periodiche rilasciate per i veicoli adibiti al trasporto di carri ferroviari vige l'esonero dall'obbligo della scorta.

18. *Chiunque, senza aver ottenuto l'autorizzazione, ovvero violando anche una sola delle condizioni stabilite nell'autorizzazione, relative ai percorsi prestabiliti, fatta esclusione di brevi tratti non prevedibili e funzionali alla consegna delle merci, su o tra percorsi già autorizzati, ai periodi temporali, all'obbligo di scorta della polizia stradale o tecnica, nonché superando anche uno solo dei limiti massimi dimensionali o di massa indicati nell'autorizzazione medesima, esegua uno dei trasporti eccezionali di cui ai commi 2, 3 o 7, ovvero circoli con uno dei veicoli eccezionali di cui al comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1.165.000 a lire 4.700.000.*

19. *Chiunque esegua trasporti eccezionali o in condizioni di eccezionalità, ovvero circoli con un veicolo eccezionale senza osservare le prescrizioni stabilite nell'autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 235.000 a lire 940.000. Alla stessa sanzione è soggetto chiunque esegua trasporti eccezionali o in condizioni di eccezionalità, ovvero circoli con un veicolo eccezionale, senza rispettare tutte le prescrizioni non comprese fra quelle indicate al comma 18, ad esclusione dei casi in difetto, ancorché maggiori delle tolleranze ammesse e/o con numero inferiore degli elementi del carico autorizzato.*

20. Chiunque, avendola ottenuta, circoli senza avere con sé l'autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire sessantamilaseicento a lire duecentoquarantaduemilaquattrocento. Il viaggio potrà proseguire solo dopo l'esibizione dell'autorizzazione; questa non sana l'obbligo di corrispondere la somma dovuta.

21. Chiunque adibisce mezzi d'opera al trasporto di cose diverse da quelle previste nell'art. 54, comma 1, lettera *n)*, *salvo che ciò sia espressamente consentito, comunque entro i limiti di cui all'art. 62, nelle rispettive licenze ed autorizzazioni al trasporto di cose*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire seicentoseimila a lire duemilioniquattrocentoventiquattromila, e alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione da uno a sei mesi. La carta di circolazione è ritirata imme-

diatamente da chi accerta la violazione e trasmessa, senza ritardo, all'ufficio provinciale della Direzione generale della M.C.T.C. che adotterà il provvedimento di sopensione. Alla terza violazione, accertata in un periodo di cinque anni, è disposta la revoca, sulla carta di circolazione, della qualifica di mezzo d'opera.

22. Chiunque transita con un mezzo d'opera in eccedenza ai limiti di massa stabiliti nell'art. 62 sulle strade e sulle autostrade non percorribili ai sensi del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire seicentoseimila a lire duemilioniquattrocentoventiquattromila.

23. *Le sanzioni amministrative pecuniarie previste nei commi 18, 19, 21 e 22 si applicano sia al proprietario del veicolo sia al committente, quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo, ad esclusione di quelle relative a violazioni a norme di cui al Titolo V e restano a carico del solo conducente del veicolo.*

24. *Dalle sanzioni amministrative pecuniarie previste nei commi 18, 21 e 22 consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida del conducente per un periodo da quindici a trenta giorni, nonché la sospensione della carta di circolazione del veicolo da uno a due mesi, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Nel caso di cui al comma 18, ove la violazione consista nel superamento dei limiti di massa previsti dall'art. 62, ovvero dei limiti di massa indicati nell'autonzzazione al trasporto eccezionale, non si procede all'applicazione di sanzioni se la massa complessiva a pieno carico non risulta superiore di oltre il 5 per cento ai limiti previsti dall'art. 62, comma 4. Nel caso di cui al comma 18, ove la violazione consita nel superamento dei limiti di sagoma previsti dall'art. 61, ovvero nei limiti indicati nell'autorizzazione al trasporto eccezionale, non si procede all'applicazione di sanzioni se le dimensioni del carico non risultano superiori di oltre il 2 per cento tranne nel caso in cui il superamento delle dimensioni comporti la prescrizione dell'obbligo della scorta.*

25. *Nelle ipotesi di violazione dei commi 18, 21 e 22 l'agente accertatore intima al conducente di non proseguire il viaggio, fino a che non si sia munito dell'autorizzazione, ovvero non abbia ottemperato alle norme ed alle cautele stabilite nell'autorizzazione. Il veicolo deve essere condotto in un luogo indicato dal proprietario stesso, al fine di ottemperare al fermo amministrativo; durante la sosta la responsabilità del veicolo e il relativo trasporto rimangono a carico del proprietario. Di quanto sopra è fatta menzione nel verbale di contestazione. Se le disposizioni come sopra impartite non sono osservate, si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi.*

25-bis. *Nelle ipotesi di violazione del comma 19 il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non abbia provveduto a sistemare il carico o il veicolo ovvero non abbia adempiuto alle prescrizioni omesse. L'agente accertatore procede al ritiro immediato della carta di circolazione, provvedendo con tutte le cautele che il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la sistemazione del carico; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. Durante la sosta la responsabilità del veicolo e del relativo carico rimane al conducente. I documenti sono restituiti all'avente diritto, allorché il carico o il veicolo siano stati stistemati, ovvero quando sia stata adempiuta la prescrizione omessa.*

25-ter. *Il personale abilitato che nel corso di una scorta tecnica non rispetta le prescrizioni o le modalità di svolgimento previste dal regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquecentomila a lire duemilioni. Ove in un periodo di due anni il medesimo soggetto, sia incorso per almeno due volte in una delle violazioni di cui al presente comma, all'ultima violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione dell'abilitazione da uno a tre mesi, ai sensi della sezione II, del capo I, del titolo VI.*

25-quater. *Oltre le sanzioni previste nei commi precedenti non è data facoltà di applicare ulteriori sanzioni di carattere amministrativo da parte degli enti di cui al comma 6.*

26. Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle macchine agricole eccezionali e alle macchine operatrici eccezionali».

— Il testo dell'art. 61 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è il seguente:

«Art. 61 (*Sagoma limite*). — 1. Fatto salvo quanto disposto nell'art. 10 e nei commi successivi del presente articolo, ogni veicolo compreso il suo carico deve avere:

a) larghezza massima non eccedente 2,55 m; nel computo di tale larghezza non sono comprese le sporgenze dovute ai retrovisori, purché mobili;

b) altezza massima non eccedente 4 m; per gli autobus e i filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani circolanti su itinerari prestabiliti è consentito che tale altezza sia di 4,30 m;

c) lunghezza totale, compresi gli organi di traino, non eccedente 12 m, con l'esclusione dei semirimorchi, per i veicoli isolati. Nel computo della suddetta lunghezza non sono considerati i retrovisori, purché mobili. Gli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possono essere dotati di strutture portasci o portabagagli applicate posteriormente a sbalzo, in deroga alla predetta lunghezza massima secondo direttive stabilite con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della M.C.T.C.

2. Gli autoarticolati e gli autosnodati non devono eccedere la lunghezza totale, compresi gli organi di traino, di 16,50 m, sempre che siano rispettati gli altri limiti stabiliti nel regolamento; gli autosnodati e filosnodati adibiti a servizio di linea per il trasporto di persone destinati a percorrere itinerari prestabiliti possono raggiungere la lunghezza massima di 18 m; gli autotreni e filotreni non devono eccedere la lunghezza massima di 18,75 m in conformità alle preserizioni tecniche stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione.

3. Le caratteristiche costruttive e funzionali delle autocaravan e dei caravan sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti.

4. La larghezza massima dei veicoli per trasporto di merci deperibili in regime di temperatura controllata (ATP) può raggiungere il valore di 2,60 m, escluse le sporgenze dovute ai retrovisori, purché mobili.

5. Ai fini della inscrivibilità in curva dei veicoli e dei complessi di veicoli, il regolamento stabilisce le condizioni da soddisfare e le modalità di controllo.

6. I veicoli che per specifiche esigenze funzionali superano, da soli o compreso il loro carico, i limiti di sagoma stabiliti nei precedenti commi possono essere ammessi alla circolazione come veicoli o trasporti eccezionali se rispondenti alle apposite norme contenute nel regolamento.

7. Chiunque circola con un veicolo o con un complesso di veicoli compreso il carico che supera i limiti di sagoma stabiliti dal presente articolo, salvo che lo stesso costituisca trasporto eccezionale, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire seicentoseimila a lire duemilioniquattrocentoventiquattromila. Per la prosecuzione del viaggio si applicano le disposizioni contenute nell'art. 164, comma 9».

— Il testo dell'art. 62 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è il seguente:

«Art. 62 (*Massa limite*). — 1. La massa limite complessiva a pieno carico di un veicolo, salvo quanto disposto nell'art. 10 e nei commi 2, 3, 4, 5 e 6 del presente articolo, costituita dalla massa del veicolo stesso in ordine di marcia e da quella del suo carico, non può eccedere 5 t per i veicoli ad un asse, 8 t per quelli a due assi e 10 t per quelli a tre o più assi.

2. Con esclusione dei semirimorchi, per i rimorchi muniti di pneumatici tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di impronta sulla strada non sia superiore a 8 daN/cm^2, la massa complessiva a pieno carico non può eccedere 6 t se ad un asse, con esclusione dell'unità posteriore dell'autosnodato, 22 t se a due assi e 26 t se a tre o più assi.

3. Salvo quanto diversamente previsto dall'art. 104, per i veicoli a motore isolati muniti di pneumatici, tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di impronta sulla strada non sia superiore a 8 daN/cm^2 e quando, se trattasi di veicoli a tre o più assi, la distanza fra due assi contigui non sia inferiore ad 1 m, la massa complessiva a pieno carico del veicolo isolato non può eccedere 18 t se si tratta di veicoli a due assi e 25 t se si tratta di veicoli a tre o più assi; 26 t e 32 t, rispettivamente, se si tratta di veicoli a tre o a quattro o più assi quando l'asse motore è munito di pneumatici accoppiati e di sospensioni pneumatiche ovvero riconosciute equivalenti dal Ministero dei trasporti. Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere le 19 t.

4. Nel rispetto delle condizioni prescritte nei commi 2, 3 e 6, la massa complessiva di un autotreno a tre assi non può superare 24 t, quella di un autoarticolato o di un autosnodato a tre assi non può

superare 30 t, quella di un autotreno, di un autoarticolato o di un autosnodato non può superare 40 t se a quattro assi e 44 t se a cinque o più assi.

5. Qualunque sia il tipo di veicolo, la massa gravante sull'asse più caricato non deve eccedere 12 t.

6. In corrispondenza di due assi contigui la somma delle masse non deve superare 12 t se la distanza assiale è inferiore a 1 m; nel caso in cui la distanza assiale sia pario superiore a 1 m ed inferiore a 1,3 m, il limite non può superare 16 t; nel caso in cui la distanza sia pari o superiore a 1,3 m ed inferiore a 2 m, tale limite non può eccedere 20 t.

7. Chiunque circola con un veicolo che supera compreso il carico, salvo quanto disposto dall'art. 167, i limiti di massa stabiliti dal presente articolo e dal regolamento è soggetto alle sanzioni previste dall'art. 10».

— Il testo dell'art. 164 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è il seguente:

«Art. 164 (*Sistemazione del carico sui veicoli*). — 1. Il carico dei veicoli deve essere sistemato in modo da evitare la caduta o la dispersione dello stesso; da non diminuire la visibilità al conducente né impedirgli la libertà dei movimenti nella guida; da non compromettere la stabilità del veicolo; da non mascherare dispositivi di illuminazione e di segnalazione visiva né le targhe di riconoscimento e i segnali fatti col braccio.

2. Il carico non deve superare i limiti di sagoma stabiliti dall'art. 61 e non può sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore del veicolo; può sporgere longitudinalmente dalla parte posteriore, se costituito da cose indivisibili, fino ai 3/10 della lunghezza del veicolo stesso, purché nei limiti stabiliti dall'art. 61.

3. Fermi restando i limiti massimi di sagoma di cui all'art. 61, comma 1, possono essere trasportate cose che sporgono lateralmente fuori della sagoma del veicolo, purché la sporgenza da ciascuna parte non superi 30 cm di distanza dalle luci di posizione anteriori e posteriori. Pali, sbarre, lastre o carichi simili difficilmente percepibili, collocati orizzontalmente, non possono comunque sporgere lateralmente oltre la sagoma propria del veicolo.

4. Gli accessori mobili non devono sporgere nelle oscillazioni al di fuori della sagoma propria del veicolo e non devono strisciare sul terreno.

5. È vietato trasportare o trainare cose che striscino sul terreno, anche se in parte sostenute da ruote.

6. Se il carico sporge oltre la sagoma propria del veicolo, devono essere adottate tutte le cautele idonee ad evitare pericolo agli altri utenti della strada. In ogni caso la sporgenza longitudinale deve essere segnalata mediante uno o due speciali pannelli quadrangolari, rivestiti di materiale retroriflettente, posti alle estremità della sporgenza in modo da risultare costantemente normali all'asse del veicolo.

7. Nel regolamento sono stabilite le caratteristiche e le modalità di approvazione dei pannelli. Il pannello deve essere conforme al modello approvato e riportare gli estremi dell'approvazione.

8. Chiunque viola le disposizioni dei commi precedenti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire centoventunomiladuecento a lire quattrocentottantaquattromilaottocento.

9. Il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non abbia provveduto a sistemare il carico secondo le modalità stabilite dal presente articolo. Perciò l'organo accertatore, nel caso che trattasi di veicolo a motore, oltre all'applicazione della sanzione di cui al comma 8, procede al ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida, provvedendo con tutte le cautele che il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la detta sistemazione; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. I documenti sono restituiti all'avente diritto allorché il carico sia stato sistemato in conformità delle presenti norme. Le modalità della restituzione sono fissate dal regolamento».

— Il testo dell'art. 34 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è il seguente:

«Art. 34 (*Oneri supplementari a carico dei mezzi d'opera per l'adeguamento delle infrastrutture stradali*). 1. — I mezzi d'opera di cui all'art. 54, comma 1, lettera *n)*, devono essere muniti, ai fini della circolazione, di apposito contrassegno comprovante l'avvenuto pagamento di un indennizzo di usura, per un importo pari alla tassa di possesso, da corrispondere contestualmente alla stessa e per la stessa durata».

2. Per la circolazione sulle autostrade dei mezzi d'opera deve essere corrisposta alle concessionarie un'ulteriore somma ad integrazione dell'indennizzo di usura. Tale somma è equivalente alla tariffa autostradale applicata al veicolo in condizioni normali, maggiorata del 50%, e deve essere versata insieme alla normale tariffa alle porte controllate manualmente.

3. I proventi dell'indennizzo di usura, di cui al comma 1, affluiscono in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato.

4. Il regolamento determina le modalità di assegnazione dei proventi delle somme di cui al comma 3 agli enti proprietari delle strade a esclusiva copertura delle spese per le opere connesse al rinforzo, all'adeguamento e all'usura delle infrastrutture.

5. Se il mezzo d'opera circola senza il contrassegno di cui al comma 1, il conducente è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire centoventunomiladuecento a lire quattrocentottantaquattromilaottocento. Se non è stato corrisposto l'indennizzo d'usura previsto dal medesimo comma 1, si applicano le sanzioni peviste dall'art. 1, comma terzo, della legge 24 gennaio 1978, n. 27, e successive modificazioni, a carico del proprietario».

— Il testo dell'art. 167, comma 4, del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è il seguente:

«4. Gli autoveicoli adibiti al trasporto di veicoli di cui all'art. 10, comma 3, lettera *d)*, possono circolare con il loro carico soltanto sulle autostrade o sulle strade con carreggiata non inferiore a 6,50 m e con altezza libera delle opere di sottovia che garantisca un franco minimo rispetto all'intradosso delle opere d'arte non inferiore a 20 cm. I veicoli di cui all'art. 10, comma 3, lettere *e)* e *g)*, possono circolare con il loro carico sulle strade che abbiano altezza libera delle opere di sottovia che garantisca un franco minimo rispetto all'intradosso delle opere d'arte non inferiore a 30 cm».

— Il titolo V del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 reca: «Guida dei veicoli e conduzione degli animali».

— La sezione II, capo I, del titolo VI del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 reca: «Delle sanzioni amministrative accessorie a sanzioni amministrative pecuniarie».

— Il testo dell'art. 195, comma 3, del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è il seguente:

«Art. 195 (*Applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie*). — 1. La sanzione amministrativa pecuniaria consiste nel pagamento di una somma di danaro tra un limite minimo ed un limite massimo fissato dalla singola norma, sempre entro il limite minimo generale di lire trentaseimilatrecentosessanta ed il limite massimo generale di quattromilioniottocentoquarantottomila. Tale limite massimo generale può essere superato solo quando si tratti di sanzioni proporzionali, ovvero di più violazioni ai sensi dell'art. 198 ovvero nelle ipotesi di aggiornamento di cui al comma 3.

2. Nella determinazione della sanzione amministrativa pecuniaria fissata dal presente codice, tra un limite minimo ed un limite massimo, si ha riguardo alla gravità della violazione, all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, nonché alla personalità del trasgressore e alle sue condizioni economiche (139).

3. La misura delle sanzioni amministrative pecuniarie è aggiornata ogni due anni in misura pari all'intera variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (media nazionale) verificatasi nei due anni precedenti. All'uopo, entro il 1° dicembre di ogni biennio, il Ministro di grazia e giustizia, di concerto con i Ministri del tesoro, dei lavori pubblici, dei trasporti e per i problemi delle aree urbane, fissa, seguendo i criteri di cui sopra, i nuovi limiti delle sanzioni amministrative e pecuniarie, che si applicano dal 1° gennaio dell'anno successivo. Tali limiti possono superare quelli massimi di cui al comma 1».

— Il testo dell'art. 167, comma 11, del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge, è il seguente:

«Art. 167 (*Trasporti di cose su veicoli a motore e sui rimorchi*). — 11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'art. 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione, limitando in questo caso la franchigia del cinque per cento alle masse massime relative a quel veicolo, ai sensi dell'art. 62. La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione. *La franchigia del cinque per cento è prevista anche per i trasporti eccezionali e in tale caso non decade la validità dell'autorizzazione*».

— Il testo del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante «Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada» è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 28 dicembre 1992, n. 303.

Nota all'art. 29:

— Il testo dell'art. 20 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge è il seguente:

«Art. 20 (*Occupazione della sede stradale*). — 1. Sulle strade di tipo A), B), C) e D) è vietata ogni tipo di occupazione della sede stradale, ivi compresi fiere e mercati, con veicoli, baracche, tende e simili; sulle strade di tipo E) ed F) l'occupazione della carreggiata può essere autorizzata a condizione che venga predisposto un itinerario alternativo per il traffico *ovvero, nelle zone di rilevanza storico-ambientale, a condizione che essa non determini intralcio alla circolazione.*

2. L'ubicazione di chioschi, edicole od altre installazioni, anche a carattere provvisorio, non è consentita, fuori dei centri abitati, sulle fasce di rispetto previste per le recinzioni dal regolamento.

3. Nei centri abitati, ferme restando le limitazioni e i divieti di cui agli articoli ed ai commi precedenti, l'occupazione di marciapiedi da parte di chioschi, edicole od altre installazioni può essere consentita fino ad un massimo della metà della loro larghezza, purché in adiacenza ai fabbricati e sempre che rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga non meno di 2 m. Le occupazioni non possono comunque ricadere all'interno dei triangoli di visibilità delle intersezioni, di cui all'art. 18, comma 2. *Nelle zone di rilevanza storico-ambientale, ovvero quando sussistano particolari caratteristiche geometriche della strada, è ammessa l'occupazione dei marciapiedi a condizione che sia garantita una zona adeguata per la circolazione dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria.*

4. Chiunque occupa abusivamente il suolo stradale, ovvero, avendo ottenuto la concessione, non ottempera alle relative prescrizioni, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentoquarantaduemilaquattrocento a lire novecentosessantanovemilaseicento.

5. La violazione di cui ai commi 2, 3 e 4 importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo per l'autore della violazione stessa di rimuovere le opere abusive a proprie spese, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI».

Note all'art. 30:

— Il testo dell'art. 23 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge, è il seguente:

«Art. 23 (*Pubblicità sulle strade e sui veicoli*). — 1. Lungo le strade o in vista di esse è vietato collocare insegne, cartelli, manifesti, impianti di pubblicità o propaganda, segni orizzontali reclamistici, sorgenti luminose, visibili dai veicoli transitanti sulle strade, che per dimensioni, forma, colori, disegno e ubicazione possono ingenerare confusione con la segnaletica stradale, ovvero possono renderne difficile la comprensione o ridurne la visibilità o l'efficacia, ovvero arrecare disturbo visivo agli utenti della strada o distrarne l'attenzione con conseguente pericolo per la sicurezza della circolazione; in ogni caso, detti impianti non devono costituire ostacolo o, comunque, impedimento alla circolazione delle persone invalide. Sono, altresì, vietati i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari rifrangenti, nonché le sorgenti e le pubblicità luminose che possono produrre abbagliamento. Sulle isole di traffico delle intersezioni canalizzate è vietata la posa di qualunque installazione diversa dalla prescritta segnaletica.

2. È vietata l'apposizione di scritte o insegne pubblicitarie luminose sui veicoli. È consentita quella di scritte o insegne pubblicitarie rifrangenti nei limiti e alle condizioni stabiliti dal regolamento, purché sia escluso ogni rischio di abbagliamento o di distrazione dell'attenzione nella guida per i conducenti degli altri veicoli.

3. Lungo le strade, nell'ambito e in prossimità di luoghi sottoposti a vincoli a tutela di bellezze naturali e paesaggistiche o di edifici o di luoghi di interesse storico o artistico, è vietato collocare cartelli e altri mezzi pubblicitari.

4. La collocazione di cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse è soggetta in ogni caso ad autorizzazione da parte dell'ente proprietario della strada nel rispetto delle presenti norme. Nell'interno dei centri abitati la competenza è dei comuni, salvo il preventivo nulla osta tecnico dell'ente proprietario se la strada è statale; regionale o provinciale.

5. Quando i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari collocati su una strada sono visibili da un'altra strada appartenente ad ente diverso, l'autorizzazione è subordinata al preventivo nulla osta di quest'ultimo. I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari posti lungo le sedi ferroviarie, quando siano visibili dalla strada, sono soggetti alle disposizioni del presente articolo e la loro collocazione viene autorizzata dalle Ferrovie dello Stato, previo nulla osta dell'ente proprietario della strada.

6. Il regolamento stabilisce le norme per le dimensioni, le caratteristiche, l'ubicazione dei mezzi pubblicitari lungo le strade, le fasce di pertinenza e nelle stazioni di servizio e di rifornimento di carburante. Nell'interno dei centri abitati; limitatamente alle strade di tipo E) ed F), per ragioni di interesse generale o di ordine tecnico, i comuni hanno la facoltà di concedere deroghe alle norme relative alle distanze minime per il posizionamento dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari, nel rispetto delle esigenze di sicurezza della circolazione stradale.

7. È vietata qualsiasi forma di pubblicità lungo e in vista degli itinerari internazionali, delle autostrade e delle strade extraurbane principali e relativi accessi. Su dette strade è consentita la pubblicità nelle aree di servizio o di parcheggio solo se autorizzata dall'ente proprietario e sempre che non sia visibile dalle stesse. Sono consentiti i cartelli indicanti servizi o indicazioni agli utenti purché autorizzati dall'ente proprietario delle strade. *Sono altresì consentite le insegne di esercizio, con esclusione dei cartelli e delle insegne pubblicitarie e altri mezzi pubblicitari, purché autorizzate dall'ente proprietario della strada ed entro i limiti e alle condizioni stabilite con decreto del Ministro dei lavori pubblici.*

8. È parimenti, vietata la pubblicità, relativa ai veicoli sotto qualsiasi forma, che abbia un contenuto, significato o fine in contrasto con le norme di comportamento previste dal presente codice. La pubblicità fonica sulle strade è consentita agli utenti autorizzati e nelle forme stabilite dal regolamento. Nei centri abitati, per ragioni di pubblico interesse, i comuni possono limitarla a determinate ore od a particolari periodi dell'anno.

9. Per l'adattamento alle presenti norme delle forme di pubblicità attuate all'atto dell'entrata in vigore del presente codice, provvede il regolamento di esecuzione.

10. Il Ministro dei lavori pubblici può impartire agli enti proprietari delle strade direttive per l'applicazione delle disposizioni del presente articolo e di quelle attuative del regolamento, nonché disporre, a mezzo di propri organi, il controllo dell'osservanza delle disposizioni stesse.

11. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo e quelle del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire seicentoseimila a lire duemilioniquattrocentoventiquattromila.

12. Chiunque non osserva le prescrizioni indicate nelle autorizzazioni previste dal presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentoquarantaduemilaquattrocento a lire novecentosessantanovemilaseicento.

13. *Gli enti proprietari, per le strade di rispettiva competenza, assicurano il rispetto delle disposizioni del presente articolo. Per il raggiungimento di tale fine l'ufficio o comando da cui dipende l'agente accertatore, che ha redatto il verbale di contestazione delle violazioni di cui ai commi 11 e 12, trasmette copia dello stesso al competente ente proprietario della strada.*

13-bis. *In caso di collocazione di cartelli, insegne di esercizio o altri mezzi pubblicitari privi di autorizzazione o comunque in contrasto con quanto disposto dal comma 1, l'ente proprietario della strada diffida l'autore della violazione e il proprietario o il possessore del suolo privato, nei modi di legge, a rimuovere il mezzo pubblicitario a loro spese entro e non oltre dieci giorni dalla data di comunicazione dell'atto. Decorso il suddetto termine, l'ente proprietario provvede ad effettuare la rimozione del mezzo pubblicitario e alla sua custodia ponendo i relativi oneri a carico dell'autore della violazione e, in via tra loro solidale, del proprietario o possessore del suolo.*

13-ter. *Non è consentita la collocazione di cartelli, di insegne di esercizio o di altri mezzi pubblicitari nelle zone tutelate dalle leggi 1° giugno 1939, n. 1089, e 29 giugno 1939, n. 1497, dal decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1985, n. 431, e dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394. In caso di inottemperanza al divieto, i cartelli, le insegne di esercizio e gli altri mezzi pubblicitari sono rimossi ai sensi del comma* 13-bis. *Le regioni possono individuare entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione le strade di interesse panoramico ed ambientale nelle quali i cartelli, le insegne di esercizio ed altri mezzi pubblicitari provocano deturpamento del paesaggio. Entro sei mesi dal provvedimento di individuazione delle strade di interesse panoramico ed ambientale i comuni provvedono alle rimozioni ai sensi del comma* 13-bis.

13-quater. *Nel caso in cui l'installazione dei cartelli, delle insegne di esercizio o di altri mezzi pubblicitari sia realizzata su suolo demaniale ovvero rientrante nel patrimonio degli enti proprietari delle strade, o nel caso in cui la loro ubicazione lungo le strade e le fasce di pertinenza costituisca pericolo per la circolazione, in quanto in contrasto con le disposizioni contenute nel regolamento, l'ente proprietario esegue senza indugio la rimozione del mezzo pubblicitario. Successivamente alla stessa, l'ente proprietario trasmette la nota delle spese sostenute al prefetto, che emette ordinanza - ingiunzione di pagamento. Tale ordinanza costituisce titolo esecutivo ai sensi di legge.*

— Il testo della legge 1° giugno 1939, n. 1089, recante «Tutela delle cose d'interesse artistico e storico» è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 8 agosto 1939, n. 184.

— Il testo del decreto-legge 29 giugno 1939, n. 1497, recante «Protezione delle bellezze naturali» è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 14 ottobre 1939, n. 241.

— Il testo del decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312, recante «Disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale», convertito, con modificazione dalla legge 8 agosto 1985, n. 431 (*Gazzetta Ufficiale* 22 agosto 1985, n. 197) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 29 giugno 1985, n. 152.

— Il testo della legge 6 dicembre 1991, n. 394, recante «legge quadro sulle aree protette» è pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 292 del 13 dicembre 1991.

Nota all'art. 31:

— Per il testo della sezione II, del titolo VI, del capo I del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 si veda nelle note all'art. 28.

Note all'art. 32:

— Il testo dell'art. 119 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge, è il seguente:

«Art. 119 (*Requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida*). — 1. Non può ottenere la patente di guida o l'autorizzazione ad esercitarsi alla guida di cui all'art. 122, comma 2, chi sia affetto da malattia fisica o psichica, deficienza organica o minorazione psichica, anatomica o funzionale tale da impedire di condurre con sicurezza veicoli a motore.

2. L'accertamento dei requisiti fisici e psichici, tranne per i casi stabiliti nel comma 4, è effettuato dall'ufficio della unità sanitaria locale territorialmente competente, cui sono attribuite funzioni in materia medico-legale. L'accertamento suindicato può essere effettuato altresì da un medico responsabile dei servizi di base del distretto sanitario ovvero da un medico appartenente al ruolo dei medici del Ministero della sanità, o da un ispettore medico delle Ferrovie dello Stato o da un medico militare in servizio permanente effettivo o da un medico del ruolo professionale dei sanitari della Polizia di Stato o da un medico del ruolo sanitario del Corpo nazionale dei vigili del fuoco o da un ispettore medico del Ministero del lavoro e della previdenza sociale. In tutti i casi tale accertamento deve essere effettuato nei gabinetti medici.

2-bis. *L'accertamento dei requisiti psichici e fisici nei confronti dei soggetti affetti da diabete per il conseguimento, la revisione o la conferma delle patenti di categoria A, B, BE e sottocategorie, è effettuato dai medici specialisti dell'unità sanitaria locale che indicheranno l'eventuale scadenza entro la quale effettuare il successivo controllo medico cui è subordinata la conferma o la revisione della patente di guida.*

3. L'accertamento di cui al comma 2 deve risultare da certificazione di data non anteriore a tre mesi dalla presentazione della domanda per sostenere l'esame di guida. [La certificazione deve tenere conto dei precedenti morbosi del richiedente dichiarati da un certificato medico rilasciato dal medico di fiducia].

4. L'accertamento dei requisiti fisici e psichici è effettuato da commissioni mediche locali costituite in ogni provincia presso le unità sanitarie locali del capoluogo di provincia, nei riguardi:

a) dei mutilati e minorati fisici. Nel caso in cui il giudizio di idoneità non possa essere formulato in base ai soli accertamenti clinici si dovrà procedere ad una prova pratica di guida su veicolo adattato in relazione alle particolari esigenze;

b) di coloro che abbiano superato i sessantacinque anni di età ed abbiano titolo a guidare autocarri di massa complessiva, a pieno carico, superiore a 3,5 t, autotreni ed autoarticolati, adibiti al trasporto di cose, la cui massa complessiva, a pieno carico, non sia superiore a 20 t, macchine operatrici;

c) di coloro per i quali è fatta richiesta dal prefetto o dall'ufficio provinciale della Direzione generale della M.C.T.C.;

d) di coloro nei confronti dei quali l'esito degli accertamenti clinici, strumentali e di laboratorio faccia sorgere al medico di cui al comma 2 dubbi circa l'idoneità e la sicurezza della guida.

d-bis) *dei soggetti affetti da diabete per il conseguimento, la revisione o la conferma delle patenti C, D, CE, DE e sottocategorie. In tal caso la commissione medica è integrata da un medico spcialista diabetologo, sia ai fini degli accertamenti relativi alla specifica patologia sia ai fini dell'espressione del giudizio finale.*

5. Avverso il gudizio delle commissioni di cui al comma 4 è ammesso ricorso entro trenta giorni al Ministro dei trasporti. Questi decide, sentita la commissione medica centrale istituita presso il Ministero dei trasporti. Tale commissione esprime il suo parere avvalendosi eventualmente di accertamenti demandati agli organi sanitari periferici delle Ferrovie dello Stato. La anzidetta commissione ha altresì il compito, su richiesta del suddetto Ministero, di esprimere il parere su particolari aspetti dell'idoneità psichica e fisica alla guida, nonché sul coordinamento e sull'indirizzo della attività delle commissioni mediche locali.

6. Di tale parere il Ministro dei trasporti e della navigazione si avvale anche in sede di decisione del ricorso avverso il provvedimento della sospensione della patente di guida di cui all'art. 129, comma 5, nonché in sede di decisione del ricorso avverso la revoca della patente di guida disposta dal competente ufficio provinciale della Direzione generale della M.C.T.C.

7. Per esprimersi sui ricorsi inoltrati dai richiedenti di cui al comma 4, lettera *a)*, il Ministro dei trasporti si avvale della collaborazione di medici appartenenti ai servizi territoriali della riabilitazione.

8. Nel regolamento di esecuzione sono stabiliti:

a) i requisiti fisici e psichici per conseguire e confermare le patenti di guida;

b) le modalità di rilascio ed i modelli dei certificati medici;

c) la composizione e le modalità di funzionamento delle commissioni mediche di cui al comma 4, delle quali dovrà far parte un medico appartenente ai servizi territoriali della riabilitazione, qualora vengano sottoposti a visita aspiranti conducenti di cui alla lettera *a)* del citato comma 4. In questa ipotesi, dovrà farne parte un ingegnere del ruolo della Direzione generale della M.C.T.C. Può intervenire, ove richiesto dall'interessato, un medico di sua fiducia;

d) i tipi e le caratteristiche dei veicoli che possono essere guidati con le patenti speciali di categorie A, B, C e D.

9. I medici di cui al comma 2 o, nei casi previsti, le commissioni mediche di cui al comma 4, possono richiedere, qualora lo ritengano opportuno, che l'accertamento dei requisiti fisici e psichici sia integrato da specifica valutazione psico-diagnostica effettuata, da psicologi abilitati all'esercizio della professione ed iscritti all'albo professionale.

10. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della sanità, è istituito un apposito comitato tecnico che ha il compito di fornire alle Commissioni mediche locali informazioni sul progresso tecnico-scientifico che ha riflessi sulla guida dei veicoli a motore da parte dei mutilati e minorati fisici».

— Il testo dell'art. 126 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è il seguente:

«Art. 126 *(Durata e conferma della validità della patente di guida)*. — 1. Le patenti di guida delle categorie A e B sono valide per anni dieci; qualora siano rilasciate o confermate a chi ha superato il cinquantesimo anno di età sono valide per cinque anni e a chi ha superato il settantesimo anno di età sono valide per tre anni.

2. La patente speciale di guida delle categorie A e B rilasciata a mutilati e minorati fisici e quella della categoria C sono valide per cinque anni e per tre anni a partire dal settantesimo anno di età. La patente della categoria D è valida per cinque anni.

3. Il Ministro dei trasporti, con propri decreti, può stabilire termini di validità più ridotti per determinate categorie di patenti anche in relazione all'uso cui sono destinati i veicoli condotti, all'età dei conducenti o ai loro requisiti fisici e psichici, determinando altresì in quali casi debba addivenirsi alla sostituzione della patente.

4. L'accertamento dei requisiti previsti dall'art. 119. comma 1, per la guida dei motoveicoli e degli autoveicoli di cui all'art. 116, comma 8, deve essere effettuato ogni cinque anni e comunque in occasione della conferma di validità della patente di guida. Detto accertamento deve effettuarsi con cadenza biennale nei confronti di coloro che abbiano superato i sessantacinque anni di età ed abbiano titolo a guidare autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, autotreni e autoarticolati, adibiti al trasporto di cose, la cui massa complessiva a pieno carico non sia superiore a 20 t, e macchine operatrici.

4-bis. *Per i soggetti affetti da diabete trattati con insulina gli accertamenti di cui all'art. 119, comma 4, lettera* d-bis), *sono effettuati ogni anno, salvo i periodi più brevi indicati sul certificato di idoneità.*

5. La validità della patente e contermata dal competente ufficio centrale della Direzione generale della M.C.T.C., che trasmette per posta al titolare della patente di guida un tagliando di convalida da apporre sulla medesima patente di guida. A tal fine gli uffici da cui dipendono i sanitari indicati nell'art. 119, comma 2, sono tenuti a trasmettere al suddetto ufficio della Direzione generale della M.C.T.C., nel termine di cinque giorni decorrente dalla data di effettuazione della visita medica, ogni certificato medico dal quale risulti che il titolare è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti per la conferma della validità. Analogamente procedono le commissioni di cui all'art. 119, comma 4, nonché i competenti uffici del Ministero dei trasporti nei casi di cui all'art. 119, comma 5. Non possono essere sottoposti alla visita medica i conducenti che non dimostrano, previa esibizione delle ricevute, di aver effettuato i versamenti in conto corrente postale degli importi dovuti per la conferma di validità della patente di guida. Il personale sanitario che effettua la visita è responsabile in solido dell'omesso pagamento. La ricevuta andrà conservata dal titolare della patente per il periodo di validità.

6. L'autorità sanitaria, nel caso che dagli accertamenti di cui al comma 5 rilevi che siano venute a mancare le condizioni per la conferma della validità della patente, comunica al competente ufficio provinciale della Direzione generale della M.C.T.C. l'esito dell'accertamento stesso per i provvedimenti di cui agli articoli 129, comma 2, e 130.

7. Chiunque guida con patente la cui validità sia scaduta è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentoquarantaduemilaquattrocento a lire novecentosessantanovemilaseicento. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della patente, secondo le norme del capo I sezione II del titolo VI».

Nota all'art. 33:

— Il testo dell'art. 171, del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge è il seguente:

«Art. 171 *(Uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote)*. — 1. È fatto obbligo durante la marcia di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme ai tipi omologati, secondo la normativa stabilita dal Ministero dei trasporti:

a) *ai conducenti alla guida di ciclomotori a due ruote e di motocicli di qualsiasi cilindrata a due ruote, ovvero di motocarrozzette, nonché agli eventuali passeggeri;*

1-bis. *Sono esenti dall'obbligo di cui al comma 1 i conducenti di ciclomotori e motocicli, anche a tre ruote, purché dotati di cellula di sicurezza a prova di crash, nonché di sistemi di ritenuta e di dispositivi atti a garantire l'utilizzo del veicolo in condizioni di sicurezza. Il regolamento definisce i requisiti tecnici della cellula di sicurezza, dei sistemi di ritenuta e dei dispositivi previsti dal presente comma.*

2. Chiunque viola le presenti norme è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire sessantamilaseicento a lire duecentoquarantaduemilaquattrocento. Quando il mancato uso del casco riguarda un minore trasportato, della violazione risponde il conducente.

3. Se la violazione è commessa da conducente minorenne, in luogo della sanzione pecuniaria si applica il fermo amministrativo del veicolo per giorni trenta, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.

4. Chiunque importa o produce per la commercializzazione sul territorio nazionale e chi commercializza caschi protettivi per motocicli, motocarrozzette o ciclomotori di tipo non omologato è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire unmilioneduecentododicimila a lire quattromilioniottocentoquarantottomila.

5. I caschi di cui al comma 4, ancorché utilizzati, sono soggetti al sequestro ed alla relativa confisca, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI».

Nota all'art. 34:

— Il testo dell'art. 13, comma 2, capoverso B) del citato decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, come modificato dalla presente legge, è il seguente:

«2. L'autorizzazione periodica:

A) (Omissis).

B) È altresì rilasciata per le seguenti categorie di veicoli e di trasporti eccezionali, in considerazione delle loro specificità:

a) veicoli per uso speciale individuati agli articoli 203, comma 2, lettere *b), c), h), i),* e j), e 204, comma 2, lettere *a)* e *b);*

b) autotreni ed autoarticolati di massa complessiva a pieno carico non superiore a 56 t, formati con motrice classificata mezzo d'opera o dichiarata idonea a formare autoarticolati mezzi d'opera, e con rimorchio o semirimorchio destinato al trasporto esclusivo di macchine operatrici da cantiere, anche se superano le dimensioni prescritte dall'art. 61 del codice, ma sono comunque compresi entro i limiti fissati dall'ente che rilascia l'autorizzazione, in relazione alla configurazione della rete stradale interessata;

c) veicoli adibiti al trasporto di carri ferroviari;

d) veicoli che trasportano, in quanto adeguatamente e permanentemente allestiti, pali per linee elettriche, telefoniche o di pubblica illuminazione, purché non eccedenti con il carico le dimensioni in larghezza ed altezza di cui all'art. 61 del codice, ed aventi lunghezza massima di 14 m. Le parti a sbalzo devono essere efficacemente segnalate ai fini della sicurezza della circolazione; la parte a sbalzo anteriore non deve eccedere 2,50 m misurati dal centro dell'asse anteriore;

e) veicoli adibiti al trasporto di blocchi di pietra naturale a condizione che il trasporto venga effettuato senza sovrapporre i blocchi gli uni sugli altri;

f) veicoli adibiti al trasporto di coils e laminati grezzi;

g) veicoli adibiti al trasporto di attrezzature per spettacoli viaggianti, che non eccedano i limiti di massa fissati dall'art. 62 del codice ed i seguenti limiti dimensionali: altezza 4,30 m, larghezza 2,60 m, lunghezza 23 m.

L'autorizzazione periodica non è consentita per i veicoli di cui alle lettere *e)* ed *f)* per il transito sulle strade classificate di tipo A, ai sensi dell'art. 2, comma 2 del codice».

Note all'art. 35:

— Il testo dell'art. 3, comma 1, lettera *a)*, della legge 8 agosto 1991, n. 264, recante: «Disciplina dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 21 agosto 1991, n. 195, come modificato dalla presente legge è il seguente:

«1. Nel riquadro dello sviluppo programmato del settore di cui all'art. 2, l'autorizzazione all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto è rilasciata, dalla provincia, al titolare dell'impresa che sia in possesso dei seguenti requisiti:

a) sia cittadino italiano o cittadino di uno degli Stati membri della Comunità economica europea *stabilito* in Italia».

— Il testo dell'art. 8, comma 4, della citata legge 8 agosto 1991, n. 264, è il seguente:

«4. All'atto del rilascio dell'autorizzazione di cui all'art. 3, il titolare dell'impresa o la società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto sono tenuti a versare un contributo una tantum il cui importo è determinato con decreto adottato dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, in misura tale da assicurare la copertura degli oneri derivanti dal funzionamento della commissione di cui al comma 1».

Note all'art. 36:

— Il testo dell'art. 14-*ter* della legge 7 agosto 1990, n. 241, recante: «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 18 agosto 1990, n. 192) come introdotto dalla legge 15 maggio 1997, n. 127, recante: «Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo» pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* 17 maggio 1997, n. 113, è il seguente:

«14-*ter*. — 1. La conferenza di servizi di cui all'art. 3 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, può essere convocata prima o nel corso dell'accertamento di conformità di cui all'art. 2 del predetto decreto. Quando l'accertamento abbia dato esito positivo, la conferenza approva i progetti entro trenta giorni dalla convocazione.

2. La conferenza di cui al comma 1 è indetta, per le opere di interesse statale, dal Provveditore alle opere pubbliche competente per territorio. Allo stesso organo compete l'accertamento di cui all'art. 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, salvo il caso di opere che interessano il territorio di più regioni per il quale l'intesa viene accertata dai competenti organi del Ministero dei lavori pubblici».

— Il testo della tabella *A* allegata alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, recante: «Norme sui servizi antincendi negli aeroporti e sui servizi di supporto tecnico e amministrativo-contabile del corpo nazionale dei vigili del fuoco» è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 7 dell'8 gennaio 1981.

— Il testo dell'art. 1, comma 6-*quater*, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251 recante: «Disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, di trasporti eccezionali e di veicoli adibiti a servizi di emergenza» (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 29 giugno 1995, n. 150) convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351 (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 24 agosto 1995, n. 197) è il seguente:

«6-*quater*. La tabella *A* allegata alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, è aggiornata a far data dal 31 dicembre 1995, con cadenza triennale con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione».

Nota all'art. 37:

— Il testo del comma 1 dell'art. 9 della citata legge 24 marzo 1989, n. 122, come modificato dalla presente legge è il seguente:

«1. I proprietari di immobili possono realizzare nel sottosuolo degli stessi ovvero nei locali siti al piano terreno dei fabbricati parcheggi da destinare a pertinenza delle singole unità immobiliari, anche in deroga agli strumenti urbanistici ed ai regolamenti edilizi vigenti. Tali parcheggi possono essere realizzati, ad uso esclusivo dei residenti, anche nel sottosuolo di aree pertinenziali esterne al fabbricato, purché non in contrasto con i piani urbani del traffico, tenuto conto dell'uso della superficie sovrastante e compatibilmente con la tutela dei corpi idrici. Restano in ogni caso fermi i vincoli previsti dalla legislazione in materia paesaggistica ed ambientale ed i poteri attribuiti dalla medesima legislazione alle regioni e ai Ministeri dell'ambiente e per i beni culturali ed ambientali da esercitare motivatamente nel termine di 90 giorni. *I parcheggi stessi, ove i piani urbani del traffico non siano stati redatti, potranno comunque essere realizzati nel rispetto delle indicazioni di cui al periodo precedente».*

Note all'art. 38:

— Il testo dell'art. 3, comma 4, della citata legge 23 dicembre 1997, n. 454, come modificato dalla presente legge è il seguente:

«4. Il Comitato di cui all'art. 8 delibera, sentiti i comitati provinciali per l'albo degli autotrasportatori, l'ammissione degli imprenditori ai benefici di cui al presente articolo, nei limiti delle risorse autorizzate, sulla base dell'istruttoria eseguita dai soggetti di cui all'art. 10, comma 1, tenuto conto dell'età e del periodo di attività. *I comitati provinciali per l'albo degli autotrasportatori si pronunciano entro il termine perentorio di trenta giorni; decorso inutilmente tale termine, il Comitato di cui all'art. 8 delibera l'ammissione ai benefici di cui al presente articolo, sulla base dell'istuttoria eseguita dai soggetti di cui all'art. 10, comma 1».*

— Il testo dell'art. 8, commi 1 e 1-*bis*, della citata legge 23 dicembre 1997, n. 454, come modificato dalla presente legge è il seguente:

«1. Entro trenta giorni dala data di entrata in vigore della presente legge *il Ministro dei trasporti e della navigazione istituisce, nei limiti delle risorse di cui al comma 3, con proprio decreto, emanato di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e con il Ministro dell'ambiente, il Comitato per l'autotrasporto e l'intermodalità composto da quindici componenti. I componenti del Comitato sono:*

a) *il capo dell'unità di gestione autotrasporto di persone e cose, che lo presiede;*

b) *il presidente del comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori, con la qualifica di vicepresidente;*

c) *un componente designato dal Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica - Ragioneria generale dello Stato;*

d) *un componente designato dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato;*

e) *un componente designato dal Ministro dell'ambiente;*

f) *un componente designato dal Ministro dei lavori pubblici;*

g) *due componenti scelti dal Ministro dei trasporti e della navigazione;*

h) *cinque componenti, indicati dalle cinque associazioni più rappresentative della categoria degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, di cui all'art. 4 delle norme approvate con decreto del Presidente della Repubblica 3 gennaio 1976, n. 32;*

i) *due componenti indicati congiuntamente dalle associazioni nazionali di rappresentanza e tutela del movimento cooperativo, riconosciute dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale ai sensi dell'art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, ratificato, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 1951, n. 302, e successive modificazioni, presenti nel comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori.*

1-bis) *Con il decreto di istituzione del Comitato per l'autotrasporto e l'intermodalità sono nominati, con le stesse modalità, un numero uguale di membri supplenti dei componenti di cui alle lettere* c), d), e), f), g) e h) e i), *del medesimo comma 1».*

— Il testo dell'art. 4 del decreto del Presidente della Repubblica 3 gennaio 1976, n. 32, recante: Norme di esecuzione della legge 6 giugno 1974, n. 298, modificata dalla legge 28 aprile 1975, n. 145, concernente istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada» (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 5 marzo 1976, n. 60) è il seguente:

«Art. 4 (Art. 3, comma primo, lettera *d)*, e comma quarto della legge) *(Rappresentanti di associazioni nazionali nel comitato centrale)*. — 1. Le designazioni dei dieci rappresentanti delle associazioni nazionali indicate all'art. 3, comma primo, lettera *d)*, della legge e dei relativi supplenti nel comitato centrale per l'albo vengono effettuate, su richiesta del Ministero dei trasporti, nel numero di otto dalle richieste associazioni nazionali più rappresentative della categoria degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e nel numero di due dalle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo, giuridicamente riconosciute dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ai sensi dell'art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577,
e successive modificazioni, che contino fra i propri associati enti cooperativi di autotrasporto di cose per conto di terzi.

2. Ai fini delle designazioni di cui al paragrafo precedente, le associazioni nazionali della categoria degli autotrasportatori di cose per conto di terzi più rappresentative sono determinate dal Ministero dei trasporti, con le modalità stabilite nel presente articolo, tra quelle che, entro i termini previsti dal comma seguente, abbiano documentato il possesso alla data di scadenza dei termini stessi, di tutti i requisiti seguenti:

1) un ordinamento interno a base democratica, sancito dallo statuto;

2) potere di rappresentanza, risultante in modo esplicito dallo statuto, di appartenenti alla categoria degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, con esclusione di contemporanea rappresentanza di categorie aventi interessi contrapposti;

3) un'anzianità di costituzione di almeno tre anni, quale indice presuntivo di sufficiente esperienza, durante i quali siano state date concrete manifestazioni di attività svolte nell'interesse professionale della categoria, quali la partecipazione alla stipulazione di contratti o accordi collettivi di lavoro, la trattazione di vertenze collettive di lavoro, lo svolgimento di efficaci azioni sindacali, la collaborazione fornita alla pubblica amministrazione con la partecipazione a commissioni o con la consulenza nella predisposizione di norme ovvero in trattative internazionali in materia di autotrasporto di cose;

4) un'organizzazione periferica, diretta o per mezzo di associazioni locali aderenti, aventi sedi in almeno trenta circoscrizioni provinciali;

5) l'effettiva rappresentanza di associati in numero non inferiore a 1500 ovvero complessivamente titolari di autorizzazioni per l'autotrasporto di cose per conto di terzi per una portata utile di almeno 30.000 tonnellate.

Le associazioni nazionali degli autotrasportatori di cose per conto di terzi che ritengano di aver titolo per essere comprese tra le otto associazioni nazionali più rappresentative ai fini delle designazioni di cui al paragrafo precedente, devono presentare al Ministero dei trasporti una copia dell'atto costitutivo, dello statuto e dell'eventuale regolamento interno, l'elenco delle associazioni locali aderenti con l'indicazione delle relative sedi, nonché l'ulteriore documentazione atta a comprovare il possesso di tutti i requisiti, indicati al comma precedente e gli altri elementi utili per la valutazione comparativa del grado di rappresentatività, entro il termine di trenta giorni dalla pubblicazione del presente regolamento, per la prima costituzione del comitato centrale, ed entro il novantesimo giorno precedente quello di scadenza del mandato del comitato centrale in carica, per le successive composizioni del comitato stesso.

Il Ministero dei trasporti, valutata comparativamente la consistenza numerica e qualitativa dei titoli e delle caratteristiche indicate ai numeri 3), 4) e 5) del comma primo del presente paragrafo, documentati nei termini dalle associazioni, determina una graduatoria delle associazioni stesse in ordine decrescente del grado di rappresentatività e rivolge alle prime otto associazioni l'invito a far pervenire, entro i venti giorni successivi, la designazione di un rappresentante effettivo e del relativo supplente.

Nel caso in cui le associazioni in possesso dei requisiti risultino in numero inferiore a otto, alle associazioni stesse viene rivolto invito, seguendo l'ordine della graduatoria come sopra determinata, a far pervenire, contemporaneamente alla designazione del primo rappresentante, anche quella di un ulteriore rappresentante effettivo e del relativo supplente e così eventualmente di seguito fino al raggiungimento del numero di otto.

Qualora entro il termine indicato, non pervengano una o più delle designazioni richieste, s'intende che le rispettive associazioni vi abbiano rinunciato; in tal caso il Ministero dei trasporti richiede le corrispondenti designazioni alle restanti associazioni comprese in graduatoria, continuando ad applicare i criteri indicati nel comma precedente.

3. Le associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo, di cui al paragrafo primo del presente articolo, entro il termine di venti giorni dalla apposita richiesta del Ministero dei trasporti, devono far pevenire al Ministero stesso una attestazione rilasciata dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale, da cui risulti che ciascuna di esse conta tra i propri associati enti cooperativi di autotrasporto di cose per conto di terzi, nonché la designazione, effettuata d'intesa tra loro, dei due rappresentanti effettivi e dei relativi supplenti nel comitato centrale per l'albo, previsti dallo stesso paragrafo primo. In caso di mancata intesa e comunque di mancata designazione entro il termine suindicato, la designazione dei suddetti due rappresentanti, viene effettuata, su richiesta del Ministro per i trasporti, dal Ministro per il lavoro e la previdenza sociale, sentita la commissione centrale per le cooperative, istituita ai sensi dell'art. 18 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, e successive modificazioni».

— Il testo dell'art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947; n. 1577, recante: «Provvedimenti per la cooperazione (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 22 gennaio 1948, n. 17 e ratificato, con modificazioni dalla legge 2 aprile 1951, n. 302) è il seguente:

«Art. 4. — Le associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo sono competenti ad esercitare la vigilanza sugli enti cooperativi ad esse associati.

Le funzioni di vigilanza di cui al presente decreto non possono essere esercitate che dalle associazioni nazionali debitamente riconosciute dal Minsitero del lavoro e della previdenza sociale».

— Per il testo dell'art. 8 della citata legge 23 dicembre 1997, n. 454, si veda nelle note all'art. 38, comma 2.

Note all'art. 39:

— Il testo vigente dell'art. 3, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, recante: «Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'art. 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59.» pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 18 febbraio 1998, n. 40, come modificato dalla presente legge, è il seguente:

«2. La domanda, ***redatta su modello approvato dal Ministero dei trasporti e della navigazione,*** deve essere corredata da un progetto preliminare, redatto ai sensi dell'art. 16, comma 2, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, che definisce le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori ed il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire. Contiene inoltre uno studio con la descrizione del progetto ed i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente, ai fini della verifica di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 210 del 7 settembre 1996».

— Il testo dell'art. 5, comma 8, del citato decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n 509, come modificato dalla presente legge, è il seguente:

«8. Qualora non ricorrano ragioni di preferenza, si procede a pubblica gara».

— Il testo dell'art. 8, comma 2, del citato decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, come modificato dalla presente legge, è il seguente:

«2. L'esecuzione delle opere è soggetta alla vigilanza ed al collaudo finale di una commissione composta *dall'autorità competente ai sensi dell'art. 2, comma 2,* dal capo dell'ufficio del genio civile per le opere marittime, del capo del competente ufficio del territorio del Ministero delle finanze e dal sindaco o da loro delegati».

Nota all'art. 40:

— Per il testo della tabella A, allegata alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, si veda nelle note all'art. 36.

Note all'art. 41:

— Il testo dell'art. 1, comma 3 del decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517, recante: «Interventi nel settore dei trasporti.» convertito con modificazioni, nella legge 4 dicembre 1996, n. 611, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 5 dicembre 1996, è il seguente:

«3. Per consentire il completamento dei programmi di potenziamento ed ammodernamento delle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa di cui all'art. 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, è autorizzata l'accensione di ulteriori mutui in relazione al limite di impegno decennale di lire 150 miliardi per l'anno 1997, intendendosi conseguentemente elevato il limite di cui al medesimo art. 2, comma 3».

— Il testo del comma 3 dell'art. 2 della legge 22 dicembre 1986, n. 910, recante: «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato» (pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 301 del 30 dicembre 1986, è il seguente:

«3. La dotazione del fondo di cui all'art. 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151, è integrata per il quinquennio 1987-1991 con l'ulteriore complessiva assegnazione valutata in lire 800 miliardi, da iscrivere in apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dei trasporti, per essere destinata specificatamente alla concessione di contributi in misura pari agli oneri per capitale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui garantiti dallo Stato che le ferrovie in regime di concessione e in gestione commissariale governativa possono contrarre, anche all'estero, nel limite complessivo di 5.000 miliardi, adeguabile sulla base dell'andamento dei tassi, per la realizzazione di investimenti ferroviari. I contributi sono erogati a rotazione alle predette aziende con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, intesa la Commissione consultiva interregionale di cui all'art. 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, sulla base di singoli progetti accompagnati da relazioni specifiche dei costi e benefici e dai relativi piani finanziari. Al fondo affluiscono le disponibilità per competenza e cassa del capitolo n. 7272 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno 1987, e relative proiezioni per gli anni successivi, nonché la somma di lire 65 miliardi per l'anno 1987 e di lire 120 miliardi per ciascuno degli anni 1988 e 1989. Per gli anni successivi si provvede ai sensi dell'art. 19, quattordicesimo comma, della legge 22 dicembre 1984, n. 887, sulla base dei piani finanziari sopra indicati».

Nota all'art. 42:

— Il testo del comma 1 dell'art. 4 della legge 8 ottobre 1998, n. 354, recante: «Piano triennale per la soppressione di passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato. Misure per il potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza» pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 14 ottobre 1998, n. 240, come modificato dalla presente legge, è il seguente:

«1. Al fine di consentire il potenziamento dei collegamenti ferroviari, esistenti ed in corso di realizzazione, con l'aeroporto intercontinentale di Malpensa, con riferimento alle linee di collegamento con Milano, Novara e la Svizzera, sia della rete della "Ferrovie dello Stato S.p.a" che della rete della *"Ferrovie Nord Milano Esercizio S.p.a."*, nonché per urgenti e limitati interventi relativi alla viabilità stradale, è autorizzata la spesa di lire 3,305 miliardi per l'anno 1998, di lire 224,105 miliardi per l'anno 1999 e di lire 78,683 miliardi per l'anno 2000. Al relativo onere, pari a lire 3,305 miliardi per l'anno 1998, a lire 224,105 miliardi per l'anno 1999 e a lire 78,683 miliardi per l'anno 2000, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo».

99G0551

DOMENICO CORTESANI, *direttore*

FRANCESCO NOCITA, *redattore*
ALFONSO ANDRIANI, *vice redattore*

(2652411/1) Roma - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - S.

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO

LIBRERIE CONCESSIONARIE PRESSO LE QUALI È IN VENDITA LA GAZZETTA UFFICIALE

ABRUZZO

◇ **CHIETI**
LIBRERIA PIROLA MAGGIOLI - DE LUCA
Via A. Herio, 21

◇ **L'AQUILA**
LIBRERIA LA LUNA
Viale Persichetti, 9/A

◇ **PESCARA**
LIBRERIA COSTANTINI DIDATTICA
Corso V. Emanuele, 146
LIBRERIA DELL'UNIVERSITÀ
Via Galilei (ang. via Gramsci)

◇ **SULMONA**
LIBRERIA UFFICIO IN
Circonv. Occidentale, 10

◇ **TERAMO**
LIBRERIA DE LUCA
Via Riccitelli, 6

BASILICATA

◇ **MATERA**
LIBRERIA MONTEMURRO
Via delle Beccherie, 69
GULLIVER LIBRERIE
Via del Corso, 32

◇ **POTENZA**
LIBRERIA PAGGI ROSA
Via Pretoria

CALABRIA

◇ **CATANZARO**
LIBRERIA NISTICÒ
Via A. Daniele, 27

◇ **COSENZA**
LIBRERIA DOMUS
Via Monte Santo, 70/A

◇ **PALMI**
LIBRERIA IL TEMPERINO
Via Roma, 31

◇ **REGGIO CALABRIA**
LIBRERIA L'UFFICIO
Via B. Buozzi, 23/A/B/C

◇ **VIBO VALENTIA**
LIBRERIA AZZURRA
Corso V. Emanuele III

CAMPANIA

◇ **ANGRI**
CARTOLIBRERIA AMATO
Via dei Goti, 11

◇ **AVELLINO**
LIBRERIA GUIDA 3
Via Vasto, 15
LIBRERIA PIROLA MAGGIOLI
Via Matteotti, 30-32
CARTOLIBRERIA CESA
Via G. Nappi, 47

◇ **BENEVENTO**
LIBRERIA LA GIUDIZIARIA
Via F. Paga, 11
LIBRERIA MASONE
Viale Rettori, 71

◇ **CASERTA**
LIBRERIA GUIDA 3
Via Caduti sul Lavoro, 29-33

◇ **CASTELLAMMARE DI STABIA**
LINEA SCUOLA
Via Raiola, 69/D

◇ **CAVA DEI TIRRENI**
LIBRERIA RONDINELLA
Corso Umberto I, 253

◇ **ISCHIA PORTO**
LIBRERIA GUIDA 3
Via Sogliuzzo

◇ **NAPOLI**
LIBRERIA LEGISLATIVA MAJOLO
Via Caravita, 30
LIBRERIA GUIDA 1
Via Portalba, 20-23
LIBRERIA L'ATENEO
Viale Augusto, 168-170
LIBRERIA GUIDA 2
Via Merliani, 118
LIBRERIA I.B.S.
Salita del Casale, 18

◇ **NOCERA INFERIORE**
LIBRERIA LEGISLATIVA CRISCUOLO
Via Fava, 51;

◇ **NOLA**
LIBRERIA EDITRICE LA RICERCA
Via Fonseca, 59

◇ **POLLA**
CARTOLIBRERIA GM
Via Crispi

◇ **SALERNO**
LIBRERIA GUIDA
Corso Garibaldi, 142

EMILIA-ROMAGNA

◇ **BOLOGNA**
LIBRERIA GIURIDICA CERUTI
Piazza Tribunali, 5/F
LIBRERIA PIROLA MAGGIOLI
Via Castiglione, 1/C
GIURIDICA EDINFORM
Via delle Scuole, 38

◇ **CARPI**
LIBRERIA BULGARELLI
Corso S. Cabassi, 15

◇ **CESENA**
LIBRERIA BETTINI
Via Vescovado, 5

◇ **FERRARA**
LIBRERIA PASELLO
Via Canonica, 16-18

◇ **FORLÌ**
LIBRERIA CAPPELLI
Via Lazzaretto, 51
LIBRERIA MODERNA
Corso A. Diaz, 12

◇ **MODENA**
LIBRERIA GOLIARDICA
Via Berengario, 60

◇ **PARMA**
LIBRERIA PIROLA PARMA
Via Farini, 34/D

◇ **PIACENZA**
NUOVA TIPOGRAFIA DEL MAINO
Via Quattro Novembre, 160

◇ **RAVENNA**
LIBRERIA GIURIDICA DI FERMANI MAURIZIO
Via Corrado Ricci, 12

◇ **REGGIO EMILIA**
LIBRERIA MODERNA
Via Farini, 1/M

◇ **RIMINI**
LIBRERIA DEL PROFESSIONISTA
Via XXII Giugno, 3

FRIULI-VENEZIA GIULIA

◇ **GORIZIA**
CARTOLIBRERIA ANTONINI
Via Mazzini, 16

◇ **PORDENONE**
LIBRERIA MINERVA
Piazzale XX Settembre, 22/A

◇ **TRIESTE**
LIBRERIA TERGESTE
Piazza Borsa, 15 (gall. Tergesteo)

◇ **UDINE**
LIBRERIA BENEDETTI
Via Mercatovecchio, 13
LIBRERIA TARANTOLA
Via Vittorio Veneto, 20

LAZIO

◇ **FROSINONE**
LIBRERIA EDICOLA CARINCI
Piazza Madonna della Neve, s.n.c.

◇ **LATINA**
LIBRERIA GIURIDICA LA FORENSE
Viale dello Statuto, 28-30

◇ **RIETI**
LIBRERIA LA CENTRALE
Piazza V. Emanuele, 8

◇ **ROMA**
LIBRERIA ECONOMICO GIURIDICA
Via S. Maria Maggiore, 121
LIBRERIA DE MIRANDA
Viale G. Cesare, 51/E-F-G
LIBRERIA EDITALIA
Via dei Prefetti, 16 (Piazza del Parlamento)
LIBRERIA LAURUS ROBUFFO
Via San Martino della Battaglia, 35
LIBRERIA L'UNIVERSITARIA
Viale Ippocrate, 99
LIBRERIA IL TRITONE
Via Tritone, 61/A
LIBRERIA MEDICHINI
Via Marcantonio Colonna, 68-70
LA CONTABILE
Via Tuscolana, 1027

◇ **SORA**
LIBRERIA PIROLA MAGGIOLI
Via Abruzzo, 4

◇ **TIVOLI**
LIBRERIA MANNELLI
Viale Mannelli, 10

◇ **VITERBO**
LIBRERIA "AR"
Palazzo Uffici Finanziari - Loc. Pietrare
LIBRERIA DE SANTIS
Via Venezia Giulia, 5

LIGURIA

◇ **CHIAVARI**
CARTOLERIA GIORGINI
Piazza N.S. dell'Orto, 37-38

◇ **GENOVA**
LIBRERIA GIURIDICA DI A. TERENGHI & DARIO CERIOLI
Galleria E. Martino, 9

◇ **IMPERIA**
LIBRERIA PIROLA MAGGIOLI - DI VIALE
Viale Matteotti, 43/A-45

LOMBARDIA

◇ **BERGAMO**
LIBRERIA LORENZELLI
Via G. D'Alzano, 5

◇ **BRESCIA**
LIBRERIA QUERINIANA
Via Trieste, 13

◇ **BRESSO**
LIBRERIA CORRIDONI
Via Corridoni, 11

◇ **BUSTO ARSIZIO**
CARTOLIBRERIA CENTRALE BORAGNO
Via Milano, 4

◇ **COMO**
LIBRERIA GIURIDICA BERNASCONI
Via Mentana, 15

◇ **GALLARATE**
LIBRERIA PIROLA MAGGIOLI
Via Pulicelli, 1 (ang. p. risorgimento)
LIBRERIA TOP OFFICE
Via Torino, 8

◇ **LECCO**
LIBRERIA PIROLA - DI LAZZARINI
Corso Mart. Liberazione, 100/A

◇ **LIPOMO**
EDITRICE CESARE NANI
Via Statale Briantea, 79

◇ **LODI**
LA LIBRERIA S.a.s.
Via Defendente, 32

◇ **MANTOVA**
LIBRERIA ADAMO DI PELLEGRINI
Corso Umberto I, 32

◇ **MILANO**
LIBRERIA CONCESSIONARIA IPZS-CALABRESE
Galleria V. Emanuele II, 13-15
FOROBONAPARTE S.r.l.
Foro Bonaparte, 53

◇ **MONZA**
LIBRERIA DELL'ARENGARIO
Via Mapelli, 4

◇ **PAVIA**
LIBRERIA GALASSIA
Corso Mazzini, 28

◇ **SONDRIO**
LIBRERIA MAC
Via Caimi, 14

◇ **VARESE**
LIBRERIA PIROLA - DI MITRANO
Via Albuzzi, 8

Segue: **LIBRERIE CONCESSIONARIE PRESSO LE QUALI È IN VENDITA LA GAZZETTA UFFICIALE**

MARCHE

◇ **ANCONA**
LIBRERIA FOGOLA
Piazza Cavour, 4-5-6
◇ **ASCOLI PICENO**
LIBRERIA PROSPERI
Largo Crivelli, 8
◇ **MACERATA**
LIBRERIA UNIVERSITARIA
Via Don Minzoni, 6
◇ **PESARO**
LIBRERIA PROFESSIONALE MARCHIGIANA
Via Mameli, 34
◇ **S. BENEDETTO DEL TRONTO**
LA BIBLIOFILA
Via Ugo Bassi, 38

MOLISE

◇ **CAMPOBASSO**
LIBRERIA GIURIDICA DI.E.M.
Via Capriglione, 42-44
CENTRO LIBRARIO MOLISANO
Viale Manzoni, 81-83

PIEMONTE

◇ **ALBA**
CASA EDITRICE I.C.A.P.
Via Vittorio Emanuele, 19
◇ **ALESSANDRIA**
LIBRERIA INTERNAZIONALE BERTOLOTTI
Corso Roma, 122
◇ **BIELLA**
LIBRERIA GIOVANNACCI
Via Italia, 14
◇ **CUNEO**
CASA EDITRICE ICAP
Piazza dei Galimberti, 10
◇ **NOVARA**
EDIZIONI PIROLA E MODULISTICA
Via Costa, 32
◇ **TORINO**
CARTIERE MILIANI FABRIANO
Via Cavour, 17
◇ **VERBANIA**
LIBRERIA MARGAROLI
Corso Mameli, 55 - Intra
◇ **VERCELLI**
CARTOLIBRERIA COPPO
Via Galileo Ferraris, 70

PUGLIA

◇ **ALTAMURA**
LIBRERIA JOLLY CART
Corso V. Emanuele, 16
◇ **BARI**
CARTOLIBRERIA QUINTILIANO
Via Arcidiacono Giovanni, 9
LIBRERIA PALOMAR
Via P. Amedeo, 176/B
LIBRERIA LATERZA GIUSEPPE & FIGLI
Via Sparano, 134
LIBRERIA FRATELLI LATERZA
Via Crisanzio, 16
◇ **BRINDISI**
LIBRERIA PIAZZO
Corso Garibaldi, 38/A
◇ **CERIGNOLA**
LIBRERIA VASCIAVEO
Via Gubbio, 14
◇ **FOGGIA**
LIBRERIA PATIERNO
Via Dante, 21
◇ **LECCE**
LIBRERIA LECCE SPAZIO VIVO
Via Palmieri, 30
◇ **MANFREDONIA**
LIBRERIA IL PAPIRO
Corso Manfredi, 126
◇ **MOLFETTA**
LIBRERIA IL GHIGNO
Via Campanella, 24
◇ **TARANTO**
LIBRERIA FUMAROLA
Corso Italia, 229

SARDEGNA

◇ **CAGLIARI**
LIBRERIA F.LLI DESSÌ
Corso V. Emanuele, 30-32
◇ **ORISTANO**
LIBRERIA CANU
Corso Umberto I, 19
◇ **SASSARI**
LIBRERIA MESSAGGERIE SARDE
Piazza Castello, 11
LIBRERIA AKA
Via Roma, 42

SICILIA

◇ **ACIREALE**
LIBRERIA S.G.C. ESSEGICI S.a.s.
Via Caronda, 8-10
CARTOLIBRERIA BONANNO
Via Vittorio Emanuele, 194
◇ **AGRIGENTO**
TUTTO SHOPPING
Via Panoramica dei Templi, 17
◇ **CALTANISSETTA**
LIBRERIA SCIASCIA
Corso Umberto I, 111
◇ **CASTELVETRANO**
CARTOLIBRERIA MAROTTA & CALIA
Via Q. Sella, 106-108
◇ **CATANIA**
LIBRERIA LA PAGLIA
Via Etnea, 393
LIBRERIA ESSEGICI
Via F. Riso, 56
LIBRERIA RIOLO FRANCESCA
Via Vittorio Emanuele, 137
◇ **GIARRE**
LIBRERIA LA SENORITA
Corso Italia, 132-134
◇ **MESSINA**
LIBRERIA PIROLA MESSINA
Corso Cavour, 55
◇ **PALERMO**
LIBRERIA S.F. FLACCOVIO
Via Ruggero Settimo, 37
LIBRERIA FORENSE
Via Maqueda, 185
LIBRERIA S.F. FLACCOVIO
Piazza V. E. Orlando, 15-19
LIBRERIA MERCURIO LI.CA.M.
Piazza S. G. Bosco, 3
LIBRERIA DARIO FLACCOVIO
Viale Ausonia, 70
LIBRERIA CICALA INGUAGGIATO
Via Villaermosa, 28
LIBRERIA SCHOOL SERVICE
Via Galletti, 225
◇ **S. GIOVANNI LA PUNTA**
LIBRERIA DI LORENZO
Via Roma, 259
◇ **SIRACUSA**
LA LIBRERIA DI VALVO E SPADA
Piazza Euripide, 22
◇ **TRAPANI**
LIBRERIA LO BUE
Via Cascio Cortese, 8
LIBRERIA GIURIDICA DI SAFINA
Corso Italia, 81

TOSCANA

◇ **AREZZO**
LIBRERIA PELLEGRINI
Via Cavour, 42
◇ **FIRENZE**
LIBRERIA PIROLA «già Etruria»
Via Cavour, 46/R
LIBRERIA MARZOCCO
Via de' Martelli, 22/R
LIBRERIA ALFANI
Via Alfani, 84-86/R
◇ **GROSSETO**
NUOVA LIBRERIA
Via Mille, 6/A
◇ **LIVORNO**
LIBRERIA AMEDEO NUOVA
Corso Amedeo, 23-27
LIBRERIA IL PENTAFOGLIO
Via Fiorenza, 4/B
◇ **LUCCA**
LIBRERIA BARONI ADRI
Via S. Paolino, 45-47
LIBRERIA SESTANTE
Via Montanara, 37
◇ **MASSA**
LIBRERIA IL MAGGIOLINO
Via Europa, 19
◇ **PISA**
LIBRERIA VALLERINI
Via dei Mille, 13
◇ **PISTOIA**
LIBRERIA UNIVERSITARIA TURELLI
Via Macallè, 37
◇ **PRATO**
LIBRERIA GORI
Via Ricasoli, 25
◇ **SIENA**
LIBRERIA TICCI
Via delle Terme, 5-7
◇ **VIAREGGIO**
LIBRERIA IL MAGGIOLINO
Via Puccini, 38

TRENTINO-ALTO ADIGE

◇ **TRENTO**
LIBRERIA DISERTORI
Via Diaz, 11

UMBRIA

◇ **FOLIGNO**
LIBRERIA LUNA
Via Gramsci, 41
◇ **PERUGIA**
LIBRERIA SIMONELLI
Corso Vannucci, 82
LIBRERIA LA FONTANA
Via Sicilia, 53
◇ **TERNI**
LIBRERIA ALTEROCCA
Corso Tacito, 29

VENETO

◇ **BELLUNO**
LIBRERIA CAMPDEL
Piazza Martiri, 27/D
◇ **CONEGLIANO**
LIBRERIA CANOVA
Via Cavour, 6/B
◇ **PADOVA**
LIBRERIA DIEGO VALERI
Via Roma, 114
◇ **ROVIGO**
CARTOLIBRERIA PAVANELLO
Piazza V. Emanuele, 2
◇ **TREVISO**
CARTOLIBRERIA CANOVA
Via Calmaggiore, 31
◇ **VENEZIA**
CENTRO DIFFUSIONE PRODOTTI
EDITORIALI I.P.Z.S.
S. Marco 1893/B - Campo S. Fantin
◇ **VERONA**
LIBRERIA L.E.G.I.S.
Via Adigetto, 43
LIBRERIA GROSSO GHELFI BARBATO
Via G. Carducci, 44
LIBRERIA GIURIDICA EDITRICE
Via Costa, 5
◇ **VICENZA**
LIBRERIA GALLA 1880
Corso Palladio, 11

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni ufficiali sono in vendita al pubblico:
- **presso l'Agenzia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato in ROMA: piazza G. Verdi, 10;**
- **presso le Librerie concessionarie indicate nelle pagine precedenti.**

Le richieste per corrispondenza devono essere inviate all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - Direzione Marketing e Commerciale - Piazza G. Verdi, 10 - 00100 Roma, versando l'importo, maggiorato delle spese di spedizione, a mezzo del c/c postale **n. 16716029.** Le inserzioni, come da norme riportate nella testata della parte seconda, si ricevono con pagamento anticipato, presso le agenzie in Roma e presso le librerie concessionarie.

PREZZI E CONDIZIONI DI ABBONAMENTO - 1999

Gli abbonamenti annuali hanno decorrenza dal 1° gennaio e termine al 31 dicembre 1999
I semestrali dal 1° gennaio al 30 giugno 1999 e dal 1° luglio al 31 dicembre 1999

PARTE PRIMA - SERIE GENERALE E SERIE SPECIALI
Ogni tipo di abbonamento comprende gli indici mensili

Tipo A - Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:

- annuale	L.	508.000
- semestrale	L.	289.000

Tipo A1 - Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi:

- annuale	L.	416.000
- semestrale	L.	231.000

Tipo A2 - Abbonamento ai supplementi ordinari contenenti i provvedimenti non legislativi:

- annuale	L.	115.500
- semestrale	L.	69.000

Tipo B - Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte costituzionale:

- annuale	L.	107.000
- semestrale	L.	70.000

Tipo C - Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti delle Comunità europee:

- annuale	L.	273.000
- semestrale	L.	150.000

Tipo D - Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata alle leggi ed ai regolamenti regionali:

- annuale	L.	106.000
- semestrale	L.	68.000

Tipo E - Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:

- annuale	L.	267.000
- semestrale	L.	145.000

Tipo F - *Completo*. Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi e non legislativi ed ai fascicoli delle quattro serie speciali (ex tipo F):

- annuale	L.	1.097.000
- semestrale	L.	593.000

Tipo F1 - Abbonamento ai fascicoli della serie generale inclusi i supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi ed ai fascicoli delle quattro serie speciali (escluso il tipo A2):

- annuale	L.	982.000
- semestrale	L.	520.000

Integrando con la somma di **L. 150.000** *il versamento relativo al tipo di abbonamento della* Gazzetta Ufficiale *- parte prima - prescelto, si riceverà anche l'Indice repertorio annuale cronologico per materie 1999.*

Prezzo di vendita di un fascicolo separato della *serie generale*	L.	1.500
Prezzo di vendita di un fascicolo separato delle *serie speciali I, II e III*, ogni 16 pagine o frazione	L.	1.500
Prezzo di vendita di un fascicolo della *IV serie speciale «Concorsi ed esami»*	L.	2.800
Prezzo di vendita di un fascicolo *indici mensili*, ogni 16 pagine o frazione	L.	1.500
Supplementi ordinari per la vendita a fascicoli separati, ogni 16 pagine o frazione	L.	1.500
Supplementi straordinari per la vendita a fascicoli, ogni 16 pagine o frazione	L.	1.500

Supplemento straordinario «Bollettino delle estrazioni»

Abbonamento annuale	L.	162.000
Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione	L.	1.500

Supplemento straordinario «Conto riassuntivo del Tesoro»

Abbonamento annuale	L.	105.000
Prezzo di vendita di un fascicolo separato	L.	8.000

Gazzetta Ufficiale su MICROFICHES - 1999
(Serie generale - Supplementi ordinari - Serie speciali)

Abbonamento annuo (52 spedizioni raccomandate settimanali)	L.	1.300.000
Vendita singola: ogni microfiches contiene fino a 96 pagine di Gazzetta Ufficiale	L.	1.500
Contributo spese per imballaggio e spedizione raccomandata (da 1 a 10 microfiches)	L.	4.000

N.B. — Per l'estero i suddetti prezzi sono aumentati del 30%.

PARTE SECONDA - INSERZIONI

Abbonamento annuale	L.	474.000
Abbonamento semestrale	L.	283.000
Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione	L.	1.550

I prezzi di vendita, in abbonamento ed a fascicoli separati, per l'estero, *nonché quelli di vendita dei fascicoli delle* annate arretrate, *compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, sono* raddoppiati.

L'importo degli abbonamenti deve essere versato sul c/c postale **n. 16716029** intestato all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato. L'invio dei fascicoli disguidati, che devono essere richiesti entro 30 giorni dalla data di pubblicazione, è subordinato alla trasmissione dei dati riportati sulla relativa fascetta di abbonamento.

Per informazioni, prenotazioni o reclami attinenti agli abbonamenti oppure alla vendita della *Gazzetta Ufficiale* bisogna rivolgersi direttamente all'Amministrazione, presso l'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - Piazza G. Verdi, 10 - 00100 ROMA

Ufficio abbonamenti	Vendita pubblicazioni	Ufficio inserzioni	Numero verde
☎ 06 85082149/85082221	☎ 06 85082150/85082276	☎ 06 85082146/85082189	☎ 800-864035

* 4 1 1 2 0 0 2 9 4 1 9 9 *

L. 4.500